Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 246 del 20 ottobre 2017 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 20 ottobre 2017** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 50/L

LEGGE 12 ottobre 2017, n. **151.**

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013; b) Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012; c) Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 12 ottobre 2017, n. **151**.

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: *a)* Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013; *b)* Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012; *c)* Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Accordi:

a) Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo dello Stato d'Israele, dall'altro, fatto a Lussemburgo il 10 giugno 2013;

b) Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e la Repubblica moldova, fatto a Bruxelles il 26 giugno 2012;

c) Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, con Allegato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011, e Accordo addizionale fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, riguardante l'applicazione dell'Accordo sui trasporti aerei fra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, gli Stati Uniti d'America, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato, fatto a Lussemburgo e Oslo il 16 e il 21 giugno 2011.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data agli Accordi di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 30 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, dall'articolo 29 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, e dagli articoli 6 e 9 degli Accordi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *c)*.

Art. 3.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 4.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 12 ottobre 2017

MATTARELLA

GENTILONI SILVERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

ALFANO, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Visto, *il Guardasigilli:* ORLANDO

ACCORDO EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
TRA L'UNIONE EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E IL GOVERNO DELLO STATO D'ISRAELE, DALL'ALTRO

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

L'UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in appresso denominati gli "Stati membri", e

L'UNIONE EUROPEA,

da un lato, e

IL GOVERNO DELLO STATO DI ISRAELE, in appresso denominato "Israele",

dall'altro,

DESIDERANDO promuovere un sistema di aviazione internazionale basato sulla leale concorrenza tra vettori aerei nel mercato, con il minimo intervento e regolazione da parte dei governi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

DESIDERANDO dar modo ai vettori aerei di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

RICONOSCENDO i benefici potenziali della cooperazione normativa e, per quanto possibile, dell'armonizzazione delle normative;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti dei vettori aerei, beneficino di un ambiente liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

RICONOSCENDO le esigenze di sicurezza correlate alle relazioni in materia di trasporto aereo tra l'Unione europea e Israele, in conseguenza dell'attuale situazione geopolitica;

PRESO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

RICONOSCENDO che il presente accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo rientra nel quadro del partenariato euromediterraneo prospettato nella dichiarazione di Barcellona del 28 novembre 1995;

PRENDENDO ATTO della volontà comune di promuovere uno spazio aereo euromediterraneo basato sui principi della convergenza sul piano regolamentare, della cooperazione normativa e della liberalizzazione dell'accesso al mercato;

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire servizi aerei;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni possono falsare la concorrenza tra vettori aerei e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

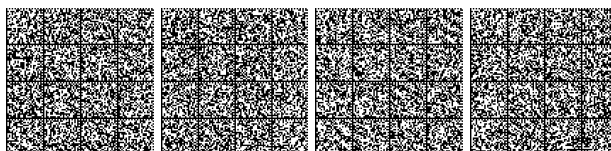
AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo e riconoscendo i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999, se e in quanto le parti sono firmatarie di tale Convenzione;

PRESO ATTO che il presente accordo comporta lo scambio di dati personali, che sarà soggetto alla legislazione sulla protezione dei dati delle parti contraenti e alla decisione della Commissione, del 31 gennaio 2011, ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'adeguata protezione dei dati personali da parte dello Stato d'Israele in relazione al trattamento automatizzato di tali dati (2011/61/UE);

INTENZIONATI a sviluppare ulteriormente il quadro normativo costituito dagli accordi esistenti nel settore del trasporto aereo allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, i vettori aerei, i lavoratori e le comunità delle parti contraenti;

PRESO ATTO che il presente accordo deve essere applicato in modo progressivo ma integrale e che mediante un meccanismo adeguato è possibile assicurare la definizione di norme comuni e requisiti regolamentari equivalenti in materia di aviazione civile sulla base degli standard più elevati applicati dalle parti contraenti;

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, si intende per:

(1) "servizi concordati" e "rotte determinate": il trasporto aereo internazionale effettuato a norma dell'articolo 2 e dell'allegato I del presente accordo;

(2) "accordo": il presente accordo, i suoi allegati e le loro eventuali modifiche;

(3) "vettore aereo": un'impresa in possesso di una licenza d'esercizio valida;

(4) "trasporto aereo": il trasporto di passeggeri, bagagli, merci e posta effettuato separatamente o in combinazione, con aeromobili civili, offerto al pubblico dietro remunerazione o locazione che, per chiarezza, include i trasporti aerei di linea e non di linea (charter) e i servizi di trasporto tutto merci;

(5) "accordo di associazione": l'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e lo Stato di Israele, dall'altro, firmato a Bruxelles il 20 novembre 1995;

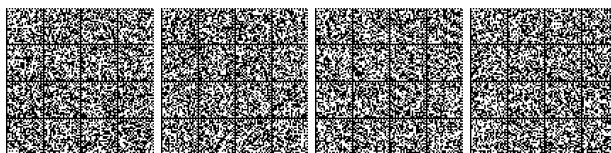
(6) "autorità competenti" gli organismi governativi o gli enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

(7) "parti contraenti": da un lato l'Unione europea o i suoi Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze, e dall'altro Israele;

(8) "Convenzione": la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, che include:

a) ogni emendamento entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della Convenzione stessa e ratificato sia da Israele sia dallo Stato membro o dagli Stati membri dell'Unione europea, e

b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell'articolo 90 della Convenzione, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per Israele e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea a seconda della pertinenza alla fattispecie;

(9) "trattati UE": il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

(10) "diritto di quinta libertà": il diritto o il privilegio concesso da uno Stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aerei internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;

(11) "idoneità": l'idoneità di un vettore aereo a operare servizi aerei internazionali, vale a dire che la capacità finanziaria è soddisfacente e le competenze manageriali sono adeguate ed è disponibile a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi derivanti dall'effettuazione di detti servizi;

(12) "costo totale": il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese amministrative generali e gli eventuali oneri derivanti dai costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;

(13) "trasporto aereo internazionale": il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di almeno due Stati;

(14) "IATA": l'Associazione internazionale del trasporto aereo;

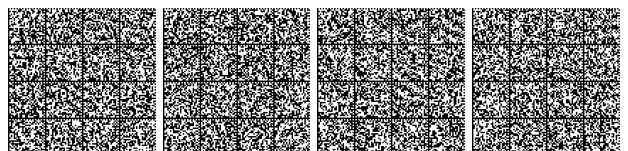
(15) "ICAO": l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale;

(16) "cittadino":

a) qualsiasi persona fisica avente la cittadinanza israeliana nel caso di Israele o la nazionalità di uno Stato membro nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri; oppure

b) qualsiasi persona giuridica che i) sia detenuta, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi la cittadinanza israeliana nel caso di Israele o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno degli altri Stati elencati nell'allegato III nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, e che sia effettivamente e stabilmente soggetta al loro controllo, e ii) il cui principale centro di attività si trovi in Israele nel caso di Israele o in uno Stato membro nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri;

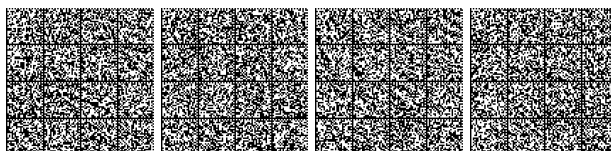
(17) "nazionalità": quando è riferita a un vettore aereo, il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative ad aspetti quali la proprietà, il controllo effettivo e la sede principale di attività;

(18) "servizio aereo non di linea": qualsiasi servizio aereo commerciale diverso dal servizio aereo di linea;

(19) "licenza di esercizio": i) nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, una licenza di esercizio e ogni documento o certificato pertinente rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 e di ogni strumento che dovesse succedergli e ii) nel caso di Israele, una licenza di esercizio aereo e ogni documento o certificato pertinente rilasciato ai sensi dell'articolo 18 della legge israeliana sulla navigazione aerea del 2011 e di ogni strumento che dovesse succederle;

(20) "prezzo":

a) le "tariffe aeree passeggeri" che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o ad altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tali tariffe, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e

b) le "tariffe aeree merci" che devono essere pagate per il trasporto di merci e le eventuali condizioni per l'applicabilità di tali tariffe, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, quando pertinente, il trasporto di superficie connesso al trasporto aereo internazionale e le condizioni applicabili;

(21) "principale centro di attività": la sede principale o sociale di un vettore aereo nel territorio della parte contraente in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo, quali riportate nella licenza di esercizio;

(22) "oneri di servizio pubblico": tutti gli oneri imposti ai vettori aerei nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri minimi di continuità, regolarità, tariffazione e capacità, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte contraente per l'adempimento degli oneri di servizio pubblico;

(23) "servizio aereo di linea": una serie di voli che presenta tutte le seguenti caratteristiche:

a) su ogni volo sono messi a disposizione posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta che possono essere acquistati individualmente dal pubblico (direttamente presso il vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);

b) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

– in base a un orario pubblicato, oppure

– con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;

(24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research): l'attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che fornisce la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione coordinati e sincronizzati delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo;

(25) "sovvenzione": qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità competenti, da un governo, da un ente regionale o altro ente pubblico, vale a dire:

a) provvedimenti delle autorità competenti, di un governo, di un ente regionale o di un altro ente pubblico che comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o conferimenti di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o assunzione di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, assetto azionario, assicurazione o protezione contro il fallimento;

b) le autorità competenti, un governo, un ente regionale o un altro ente pubblico rinunciano ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuotono;

c) le autorità competenti, un governo, un ente regionale o un altro ente pubblico forniscono beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquistano beni o servizi; oppure

d) le autorità competenti, un governo, un ente regionale o un altro ente pubblico effettuano versamenti a un meccanismo di finanziamento o incaricano o danno ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero ai governi, e la prassi seguita non differisce in sostanza dalle normali prassi seguite dai governi,

conferendo in tal modo un vantaggio;

(26) "territorio": nel caso di Israele, il territorio dello Stato di Israele e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano i trattati UE e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere agli stessi. Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente ai termini della dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006; l'applicazione del presente accordo lascia impregiudicato lo status dei territori soggetti ad amministrazione israeliana dal giugno 1967;

(27) "onere di uso": un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

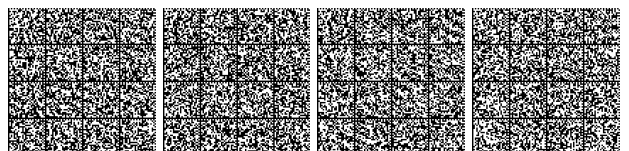
Diritti di traffico

1. Ciascuna parte contraente concede all'altra parte contraente, in conformità dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte contraente:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (scopi non commerciali);

c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul proprio territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire ai vettori aerei:

a) di Israele il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

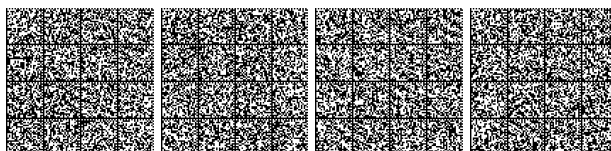
b) dell'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio di Israele, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di Israele.

ARTICOLO 3

Autorizzazione

Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande di autorizzazione di esercizio, le autorità competenti dell'altra parte contraente concedono le opportune autorizzazioni con tempi procedurali minimi, a condizione che:

a) per un vettore aereo di Israele:

– il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività in Israele e sia titolare di una licenza di esercizio conforme alle leggi di Israele; e

– Israele eserciti e mantenga il controllo effettivo sul vettore aereo; e

   – il vettore aereo appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Israele e/o a suoi cittadini e sia effettivamente controllato da questi;

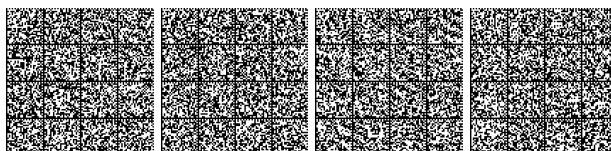
b) per un vettore dell'Unione europea:

   – il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma dei trattati UE e abbia ottenuto una valida licenza di esercizio in conformità del diritto dell'Unione europea; e

   – lo Stato membro dell'Unione europea competente per il rilascio del certificato di operatore aereo eserciti e mantenga il controllo effettivo sul vettore aereo e l'autorità competente sia chiaramente indicata nella designazione; e

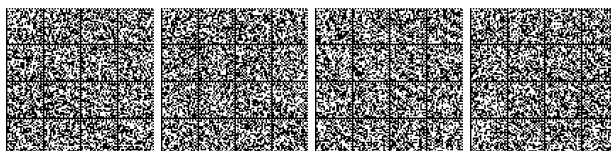
   – il vettore appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri dell'Unione europea e/o a cittadini di Stati membri dell'Unione europea o ad altri Stati indicati nell'allegato III e/o a cittadini di questi altri Stati, e sia da questi effettivamente controllato;

c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente in materia di operazioni di trasporto aereo internazionale; e

d) siano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 ed all'articolo 14.

ARTICOLO 3 bis

Riconoscimento reciproco di determinazioni regolamentari
in relazione all'idoneità e alla nazionalità del vettore aereo

Una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo di una delle parti contraenti, le autorità competenti dell'altra parte contraente riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della nazionalità adottate dalle autorità competenti della prima parte contraente in relazione a tale vettore aereo, come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti alla lettera a) seguente.

a) Se, una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte contraente ricevente nutrono il ragionevole dubbio che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte contraente, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, ne informano sollecitamente tali autorità, motivando debitamente la loro posizione. In tal caso ciascuna parte contraente può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle autorità competenti delle parti contraenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste sono soddisfatte nei tempi più brevi praticabili. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte contraente può adire il comitato misto istituito a norma dell'articolo 22 del presente accordo e, in conformità dell'articolo 22, paragrafi 7 e 9, può adottare le opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 24.

b) Le procedure menzionate non riguardano il riconoscimento delle determinazioni in relazione a:

i) certificati o licenze in materia di sicurezza;

ii) disposizioni in materia di sicurezza; oppure

iii) copertura assicurativa.

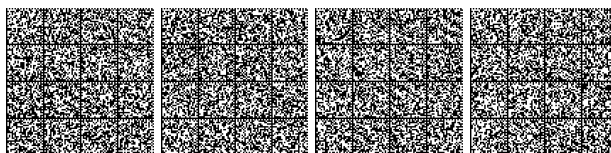
ARTICOLO 4

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte contraente hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte contraente:

a) per un vettore aereo di Israele qualora:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività in Israele o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità della legislazione applicabile di Israele; oppure

– Israele non eserciti o mantenga il controllo effettivo del vettore aereo; oppure

– il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato da Israele e/o da suoi cittadini;

b) per un vettore dell'Unione europea qualora:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma dei trattati UE o non abbia ottenuto una valida licenza di esercizio in conformità del diritto dell'Unione europea; oppure

– lo Stato membro dell'Unione europea competente per il rilascio del certificato di operatore aereo non eserciti o mantenga il controllo effettivo sul vettore aereo ovvero l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure

– il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri dell'Unione europea e/o a cittadini di Stati membri dell'Unione europea o ad altri Stati indicati nell'allegato III e/o a cittadini di questi altri Stati, o non sia da questi effettivamente controllato;

c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 6 del presente accordo;

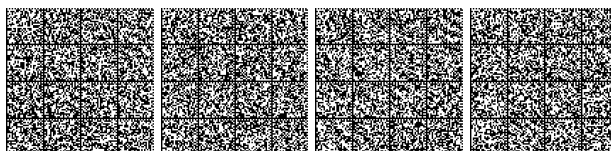
d) non siano osservate o fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 e all'articolo 14; oppure

e) una parte contraente abbia dichiarato, conformemente all'articolo 7, che non sono soddisfatte le condizioni per un ambiente concorrenziale.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni del paragrafo 1, lettere c) o d), i diritti conferiti dal presente articolo sono esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte contraente.

ARTICOLO 5

Investimenti

1. In deroga all'articolo 3 e all'articolo 4 del presente accordo, e previa verifica da parte del comitato misto, in conformità dell'articolo 22, paragrafo 10, dell'esistenza di reciproci accordi, le parti contraenti possono consentire la proprietà maggioritaria e/o il controllo effettivo di vettori aerei di Israele da parte di Stati membri dell'Unione europea o loro cittadini oppure di vettori aerei dell'Unione europea da parte di Israele o di suoi cittadini, conformemente alle disposizioni del presente articolo, paragrafo 2.

2. In relazione al paragrafo 1 del presente articolo, gli investimenti specifici di interessi delle parti contraenti sono autorizzati su base individuale in virtù di una decisione preventiva del comitato misto conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, del presente accordo.

Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti contraenti. Le disposizioni dell'articolo 22, paragrafo 9, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 6

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo internazionale o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili impiegati nel trasporto aereo internazionale sono osservate dai vettori dell'altra parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte contraente.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (compresi i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) sono osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci dei vettori aerei dell'altra parte contraente all'entrata, all'uscita o durante la permanenza nel territorio della prima parte contraente.

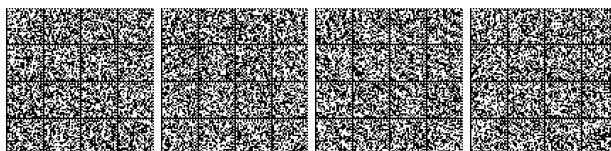
ARTICOLO 7

Condizioni di concorrenza

1. Le parti contraenti riaffermano l'applicazione al presente accordo delle disposizioni di cui al titolo IV, capo 3 ("Concorrenza"), dell'accordo di associazione.

2. Le parti contraenti riconoscono come loro obiettivo comune la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura di servizi aerei. Le parti contraenti riconoscono che i vettori aerei generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionati e quando viene garantito un accesso neutro e non discriminatorio alle strutture e ai servizi aeroportuali e all'attribuzione delle bande orarie.

3. Se una parte contraente rileva che nel territorio dell'altra parte contraente esistono condizioni che potrebbero nuocere – in particolare a seguito di sovvenzioni – a un ambiente equo e concorrenziale per le attività dei suoi vettori aerei, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte contraente. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 22 del presente accordo. Le consultazioni sono avviate entro trenta giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso. In caso di mancato raggiungimento di un accordo soddisfacente entro trenta giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte contraente che ne ha fatto richiesta può intervenire per rifiutare, ritirare, revocare, sospendere le autorizzazioni del vettore o dei vettori aerei interessati o imporre condizioni adeguate per il loro rilascio conformemente all'articolo 4.

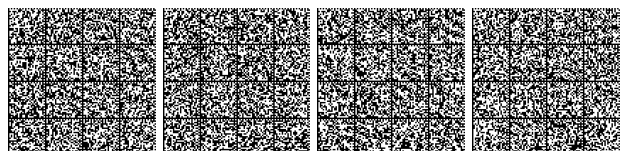
4. Il provvedimento adottato ai sensi del paragrafo 3 è adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda portata e durata, riguarda esclusivamente il vettore o i vettori aerei che beneficiano delle condizioni di cui al paragrafo 3 e non pregiudica il diritto di qualsiasi parte contraente di intervenire ai sensi dell'articolo 23.

5. Le parti contraenti riconoscono che il contributo del governo di Israele alla copertura dei costi aggiuntivi per la sicurezza sostenuti dai vettori aerei di Israele in ottemperanza alle disposizioni del governo di tale paese non si configura come pratica concorrenziale sleale e non è considerata una sovvenzione ai fini del presente articolo a condizione che:

a) tale contributo copra esclusivamente i costi necessariamente sostenuti dai vettori aerei di Israele per applicare le misure supplementari di sicurezza richieste dalle autorità di tale paese e che tali misure (e i relativi costi) non siano imposte ai vettori aerei dell'Unione europea; e

b) i costi relativi alla sicurezza siano chiaramente definiti e quantificati da Israele; e

c) il comitato misto riceva, con cadenza annuale, una relazione indicante l'importo totale dei costi sostenuti per la sicurezza e il tasso della partecipazione del governo di Israele nell'anno precedente.

6. Ciascuna parte contraente, previa notifica all'altra parte contraente, può prendere contatto con i soggetti responsabili nel territorio dell'altra parte contraente, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.

7. Le disposizioni del presente articolo si applicano fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari delle parti contraenti in materia di oneri di servizio pubblico nei territori delle parti contraenti.

ARTICOLO 8

Opportunità commerciali

Rappresentanze dei vettori aerei

1. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno il diritto di aprire sul territorio dell'altra parte contraente gli uffici e le strutture necessari ai fini della fornitura, della promozione e della vendita di trasporto aereo, compresi i servizi connessi o supplementari.

2. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte contraente che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte contraente personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

Assistenza a terra

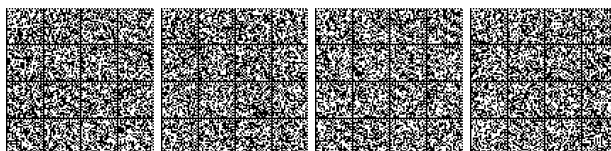
3. a) Fatto salvo quanto previsto alla lettera b) qui di seguito, ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte contraente:

i) il diritto di provvedere autonomamente alle operazioni di assistenza a terra ("autoproduzione") oppure, a sua scelta,

ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte contraente e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra, ovvero assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aeromobile, i diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), sono soggetti unicamente a vincoli fisici o operativi conformi alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nel territorio dell'altra parte contraente. Qualora tali vincoli impediscano l'autoproduzione e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi sono disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base equa e non discriminatoria; i prezzi dei servizi suddetti non eccedono il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi

4. I vettori aerei di ciascuna parte contraente possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra parte contraente e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essi nominati o tramite Internet o qualsiasi altro canale disponibile. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto, a sua discrezione, di convertire e trasferire i redditi locali al paese o ai paesi di sua scelta – in qualsiasi momento e con qualsiasi modalità, liberamente e senza restrizioni o imposizioni fiscali, in qualsiasi valuta liberamente convertibile e al tasso ufficiale di cambio applicabile – dal territorio dell'altra parte contraente al proprio territorio nazionale, purché ciò non contrasti con le disposizioni legislative o regolamentari di applicazione generale.

6. I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte contraente, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte contraente possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte contraente in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Accordi di cooperazione

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte contraente possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

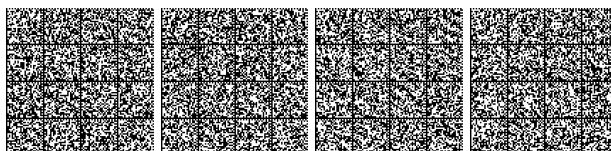
a) uno o più vettori aerei delle parti contraenti; e

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e

c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

a condizione che i) il vettore che opera i servizi sia titolare di adeguati diritti di traffico e ii) il vettore che vende i servizi disponga dei diritti di esercizio delle rotte nell'ambito delle pertinenti disposizioni bilaterali e iii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso all'accettazione , o al momento di salire a bordo se non è richiesta accettazione per un volo in coincidenza, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

Trasporto di superficie

8. a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non può essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, i prestatori dei servizi di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e i vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

b) Inoltre, e in deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio di Israele e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via di superficie o per via aerea, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Locazione finanziaria (leasing)

9. a) I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono abilitati a fornire i servizi concordati utilizzando aeromobili forniti in locazione finanziaria, con o senza equipaggio, da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, purché tutti i soggetti partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate normalmente dalle parti contraenti a tali accordi.

b) Nessuna delle parti contraenti esige che i vettori aerei che forniscono i loro aeromobili in locazione finanziaria detengano diritti di traffico a norma del presente accordo.

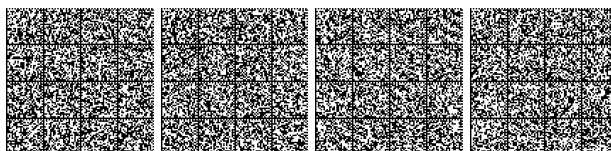
c) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing) di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato III da parte di un vettore aereo israeliano o di un vettore aereo dell'Unione europea, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, costituisce misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. La domanda è presentata i) all'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo che opera in locazione finanziaria per approvazione preliminare e ii) all'autorità competente dell'altra parte contraente nella quale si intende utilizzare l'aeromobile a noleggio con equipaggio.

Ai fini della presente lettera, per "aeromobile" si intende un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo non soggetto a divieto operativo nell'Unione europea e/o in Israele.

Affiliazione commerciale (franchising) e impiego del marchio (branding)

10. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale o di impiego del marchio con società, compresi i vettori aerei, dell'altra parte contraente o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti contraenti a siffatti accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera effettivamente il servizio.

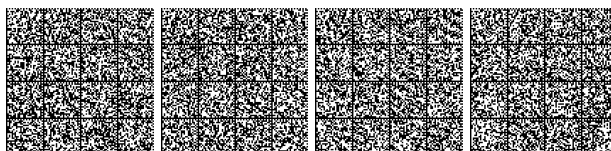
Assegnazione di bande orarie (slot) negli aeroporti

11. Ciascuna parte contraente garantisce che procedure, orientamenti e regolamentazioni per la gestione delle bande orarie applicabili agli aeroporti che si trovano sul suo territorio siano applicati in modo trasparente, efficace e non discriminatorio.

Consultazioni in sede di comitato misto

12. Qualora una parte contraente ritenga che l'altra parte contraente abbia violato il presente articolo può notificare a quest'ultima le proprie osservazioni e richiedere che si tengano consultazioni a norma dell'articolo 22, paragrafo 4.

ARTICOLO 9

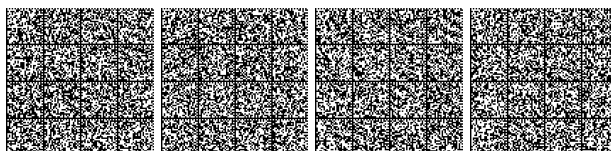
Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una parte contraente, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte contraente, il normale equipaggiamento, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, ma non limitati a questi, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono a) imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea e b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono esenti da imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati, anche:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte contraente e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

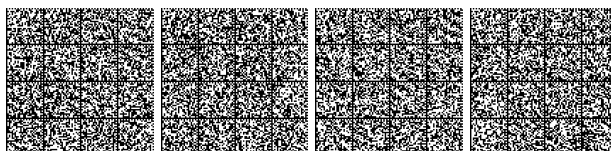
b) attrezzature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte contraente per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte contraente per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte contraente, introdotte o fornite nel territorio di una parte contraente e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere utilizzati in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio; e

e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali merci.

3. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito sul loro territorio e destinato all'uso di un aeromobile di un vettore aereo che opera tra due punti del suo territorio, su base non discriminatoria. All'entrata, all'uscita o durante la permanenza nel territorio di una parte contraente, i vettori aerei dell'altra parte contraente si conformano alle disposizioni legislative e regolamentari relative alla vendita, alla fornitura e all'uso del carburante per l'aviazione.

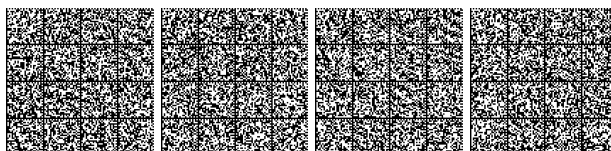
4. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali, le forniture e i pezzi di ricambio, di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da un vettore aereo di una delle parti contraenti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte contraente solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale parte contraente e può essere chiesto che esse siano poste sotto la supervisione o il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute in conformità con la normativa doganale.

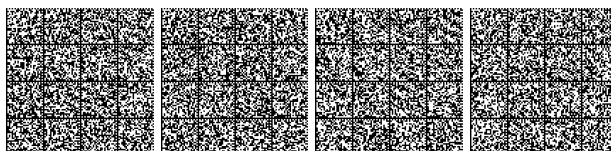
5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte contraente abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra parte contraente abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, per il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte contraente dei beni specificati nei paragrafi 1 e 2.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. Le disposizioni del presente accordo non incidono sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul valore aggiunto per le importazioni di beni. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro dell'Unione europea e Israele per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

ARTICOLO 10

Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte contraente garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti per la riscossione ai vettori aerei dell'altra parte contraente per l'utilizzo di servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano commisurati ai costi e non siano ingiustamente discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato ai vettori aerei dell'altra parte contraente secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo.

2. Ciascuna parte contraente garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione ai vettori aerei dell'altra parte contraente per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione adeguati all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte contraente secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

3. Ciascuna parte contraente incoraggia le consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e incoraggia le autorità o gli enti competenti per la riscossione a fornire a tutti gli utenti aeroportuali, o ai rappresentanti o alle associazioni di tali utenti, le informazioni sugli elementi che servono da base per determinare il livello di tutti i diritti riscossi in ciascun aeroporto dal gestore aeroportuale in quanto tali informazioni possono risultare necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte contraente incoraggia le autorità competenti per la riscossione degli oneri a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 23 una parte contraente è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo soltanto quando a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, a un riesame dell'onere di uso o prassi oggetto di reclamo da parte dell'altra parte; oppure b), in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con il presente articolo.

ARTICOLO 11

Fissazione delle tariffe

1. Le parti contraenti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente le tariffe sulla base di una libera e equa concorrenza.

2. Le parti contraenti non esigono che le tariffe siano notificate.

3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole o discriminatorio delle tariffe.

ARTICOLO 12

Dati statistici

1. Ciascuna parte contraente fornisce all'altra parte contraente le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei di cui al presente accordo.

2. Le parti contraenti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 22 per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei di cui al presente accordo.

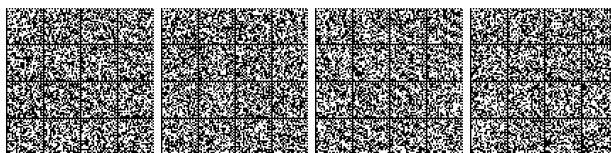
TITOLO II

COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

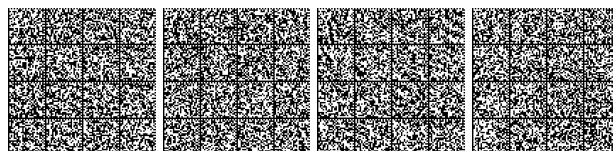
ARTICOLO 13

Sicurezza dell'aviazione

1. Fatto salvo il potere discrezionale degli organi legislativi delle parti contraenti, queste cooperano strettamente nel settore della sicurezza dell'aviazione allo scopo di definire, nella misura praticabile, norme armonizzate o di garantire il riconoscimento reciproco delle rispettive norme di sicurezza. Tale processo di cooperazione avviene sotto la supervisione del comitato misto con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

2. Le parti contraenti garantiscono che le rispettive legislazioni, disposizioni o procedure assicurino, quantomeno, il livello dei requisiti minimi e degli standard regolamentari relativi al trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte A, come indicato nell'allegato VI.

3. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una parte contraente ed ancora in vigore sono riconosciuti validi dalle autorità competenti dell’altra parte contraente ai fini dell’esercizio del trasporto aereo contemplato dal presente accordo, a condizione che i requisiti prescritti per il rilascio di tali certificati o licenze siano uguali ai livelli minimi che possono essere stabiliti in base alla Convenzione. Le autorità competenti hanno tuttavia facoltà di rifiutare di riconoscere la validità, ai fini del sorvolo del proprio territorio, dei brevetti di idoneità e delle licenze concessi o convalidati ai propri cittadini dalle autorità competenti dell’altra Parte contraente.

4. Ciascuna parte contraente può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle disposizioni di sicurezza osservate dall’altra parte contraente in relazione alle infrastrutture aeronautiche, agli equipaggi di bordo, agli aeromobili e al funzionamento degli stessi. Le consultazioni si tengono entro trenta giorni dalla richiesta.

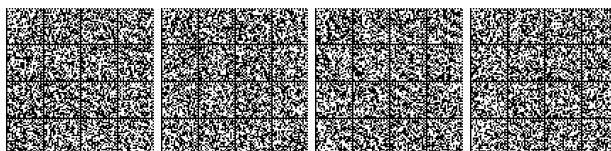
5. Se, a seguito di tali consultazioni, una parte contraente rileva che l’altra parte contraente non mantiene e applica efficacemente le disposizioni di sicurezza – che soddisfano i requisiti minimi di sicurezza in vigore in quel momento in virtù della convenzione – negli ambiti di cui al paragrafo 4, l’altra parte contraente viene informata di tali rilievi e degli interventi considerati necessari per conformarsi alle disposizioni ICAO. L’altra parte contraente è tenuta ad adottare adeguati provvedimenti correttivi entro un lasso di tempo concordato.

6. Le parti contraenti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una parte contraente e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte contraente, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a verificare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

7. Le autorità competenti di una parte contraente possono adottare tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un componente di un aeromobile o un'operazione possono:

a) non soddisfare i requisiti minimi stabiliti ai sensi della convenzione, o

b) dare adito a serie preoccupazioni – sulla base dell'ispezione di cui al paragrafo 6 ai sensi dell'articolo 16 della convenzione – sulla conformità di un aeromobile o dell'utilizzo di un aeromobile ai requisiti minimi stabiliti ai sensi della convenzione, oppure

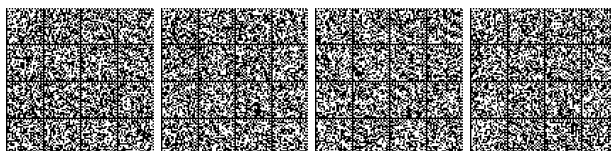
c) dare adito a serie preoccupazioni in quanto sono emerse lacune in materia di manutenzione e amministrazione efficiente dei requisiti minimi stabiliti ai sensi della convenzione.

8. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 7, le autorità competenti di una parte contraente informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte contraente, motivando la propria iniziativa.

9. Qualora siano necessari interventi urgenti per garantire la sicurezza delle operazioni di un vettore aereo, ciascuna parte contraente si riserva il diritto di sospendere o modificare immediatamente l'autorizzazione di esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte contraente.

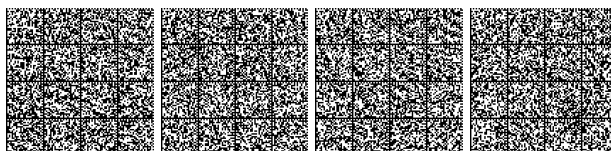
10. Qualora le misure adottate in applicazione dei paragrafi 7 o 9 non siano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti contraenti può adire il comitato misto.

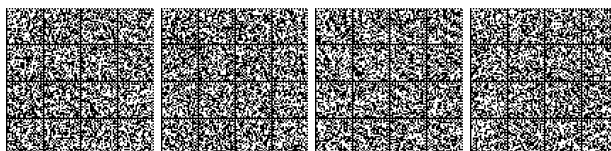
ARTICOLO 14

Protezione della navigazione aerea

1. Le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988, se e in quanto delle parti contraenti sono parti contraenti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e tutti gli altri protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie le parti.

2. Le parti contraenti si forniscono reciprocamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire atti di sequestro illecito di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti e degli impianti e servizi di navigazione aerea, così come qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Nelle relazioni tra di loro le parti contraenti agiscono in conformità delle norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'ICAO e allegate alla Convenzione, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti contraenti. Le parti contraenti esigono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e i gestori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano come minimo in conformità delle suddette disposizioni in materia di protezione della navigazione aerea.

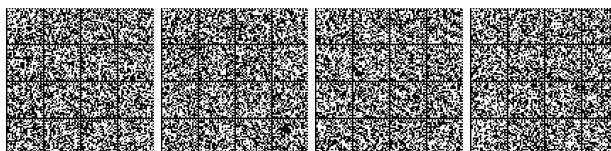
4. Le parti contraenti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, siano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure siano adattate in funzione di un aumento della minaccia. Ciascuna parte contraente conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti a rispettare le disposizioni in materia di protezione della navigazione aerea di cui al paragrafo 3 richieste dall'altra parte contraente, all'entrata, all'uscita o durante la permanenza nel territorio dell'altra parte contraente. Quando una parte contraente riceve informazioni relative a minacce specifiche che riguardano un volo o una serie di voli determinati a destinazione o in provenienza dal territorio dell'altra parte contraente, ne informa l'altra parte contraente e può decidere di adottare misure speciali di sicurezza in conformità del paragrafo 6 per tenere conto della minaccia specifica.

5. Le parti contraenti intendono cooperare per pervenire al riconoscimento reciproco delle rispettive norme di sicurezza. A tal fine le parti adottano disposizioni amministrative che consentano di tenere consultazioni sulle misure esistenti o previste in materia di protezione della navigazione aerea e di istituire una cooperazione e una condivisione di informazioni sulle misure attuate dalle parti contraenti in materia di controllo della qualità. Una parte contraente può inoltre chiedere la cooperazione dell'altra parte contraente per verificare se specifiche misure di sicurezza adottate da tale parte contraente siano conformi ai requisiti della parte contraente richiedente. Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la parte contraente richiedente può decidere che le misure di sicurezza applicate nel territorio dell'altra parte contraente sono di livello equivalente, cosicché i passeggeri, i bagagli e/o le merci in trasferimento su altro aeromobile possono essere dispensati da un nuovo controllo nel territorio della parte contraente richiedente. La suddetta decisione è comunicata all'altra parte contraente.

6. Ciascuna parte contraente prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte contraente intesa all'adozione di ragionevoli misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica. Ad eccezione delle situazioni di emergenza, ciascuna parte contraente informa preventivamente l'altra parte contraente delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte contraente può chiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 22 del presente accordo.

7. In caso di sequestro o minaccia di sequestro illecito di aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti o degli impianti e servizi di navigazione aerea, le parti contraenti si prestano assistenza facilitando le comunicazioni e altre misure idonee volte a porre fine, con rapidità e senza rischi, a tale incidente o minaccia.

8. Ciascuna parte contraente adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta ciò sia possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

9. Se una parte contraente ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte contraente abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione della navigazione aerea previste dal presente articolo, può chiedere consultazioni immediate con l'altra parte contraente.

10. Fatto salvo l'articolo 4, se entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente, la parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o a imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte contraente.

11. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

12. Fatta salva la necessità di adottare provvedimenti immediati per garantire la protezione dei trasporti, le parti contraenti affermano che, nel prendere in considerazione misure di protezione, ciascuna parte contraente ne valuta i possibili effetti negativi, a livello operativo e economico, sulla prestazione dei servizi aerei di cui al presente accordo e, salvo che sussista un obbligo di legge, tiene conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie e appropriate per affrontare i citati problemi di sicurezza.

13. Qualsiasi misura adottata conformemente ai paragrafi 10 e 11 è sospesa una volta che l’altra parte contraente si sia conformata al disposto del presente articolo.

14. Fatto salvo il presente articolo, le parti contraenti concordano che nessuna delle parti è tenuta a rivelare informazioni che possano compromettere la sicurezza nazionale di ciascuna delle parti contraenti.

ARTICOLO 15

Gestione del traffico aereo

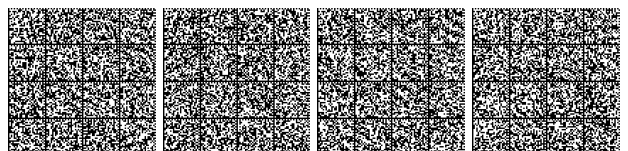
1. Le parti contraenti sono d’accordo a cooperare strettamente nel settore della gestione del traffico aereo al fine di estendere il "cielo unico europeo" a Israele e rafforzare così la sicurezza e l’efficacia complessiva in materia di traffico aereo generale, ottimizzare la capacità e ridurre al minimo i ritardi. A tal fine Israele partecipa come osservatore ai lavori del comitato per il cielo unico europeo. Tale processo di cooperazione è soggetto al monitoraggio del comitato misto.

2. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) Israele adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, in particolare istituendo un organismo nazionale di controllo indipendente, almeno a livello funzionale, dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e

b) l'Unione europea associa Israele alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, in particolare mediante un adeguato coordinamento di SESAR.

3. a) Le parti contraenti garantiscono che le rispettive legislazioni, disposizioni o procedure assicurino, quantomeno, il rispetto degli standard minimi e dei requisiti regolamentari relativi al trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte B, sezione A, come indicato nell'allegato VI.

b) Le parti contraenti si impegnano a operare in conformità delle disposizioni e dei requisiti regolamentari dell'Unione europea in materia di trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte B, sezione B, come indicato nell'allegato VI.

ARTICOLO 16

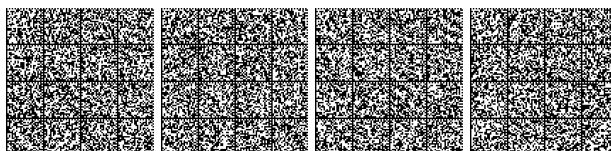
Ambiente

1. Le parti contraenti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale.

2. Le parti contraenti riconoscono che sono necessari interventi a livello mondiale, regionale, nazionale e/o locale per ridurre al minimo l'impatto dell'aviazione civile sull'ambiente.

3. Le parti contraenti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare e ridurre al minimo gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e l'economia e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

4. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una parte contraente di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema rappresentato dall'impatto ambientale del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità.

5. Le parti contraenti garantiscono che le rispettive legislazioni, disposizioni o procedure assicurino, quantomeno, il rispetto degli standard minimi e dei requisiti regolamentari relativi al trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte C, come indicato nell'allegato VI.

ARTICOLO 17

Responsabilità del vettore aereo

1. Le parti contraenti ribadiscono i propri obblighi nel quadro della Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999 (Convenzione di Montreal).

2. Le parti contraenti garantiscono che le rispettive legislazioni, disposizioni o procedure assicurino, quantomeno, il livello delle norme e requisiti regolamentari relativi al trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte D, come indicato nell'allegato VI.

ARTICOLO 18

Diritti dei consumatori e protezione dei dati personali

Le parti contraenti garantiscono che le rispettive legislazioni, disposizioni o procedure assicurino, quantomeno, il livello delle norme e requisiti regolamentari relativi al trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte E, come indicato nell'allegato VI.

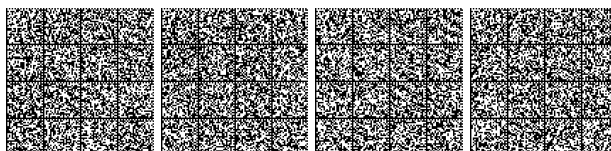
ARTICOLO 19

Sistemi telematici di prenotazione

Le parti contraenti applicano le rispettive disposizioni legislative e regolamentari, comprese le norme in materia di concorrenza, al funzionamento dei sistemi telematici di prenotazione in modo equo e non discriminatorio. I sistemi telematici di prenotazione, i vettori aerei e le agenzie viaggi di una parte contraente beneficiano di un trattamento equivalente a quello riservato ai sistemi telematici di prenotazione, ai vettori aerei e alle agenzie viaggi che operano sul territorio dell'altra parte contraente.

ARTICOLO 20

Aspetti sociali

Le parti contraenti garantiscono che le rispettive legislazioni, disposizioni o procedure assicurino, quantomeno, il livello delle norme e requisiti regolamentari relativi al trasporto aereo di cui all'allegato IV, parte F, come indicato nell'allegato VI.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

ARTICOLO 21

Interpretazione e attuazione

1. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte contraente è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e, in particolare, delle norme e requisiti regolamentari in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato IV, come indicato nell'allegato VI.

3. Ciascuna parte contraente fornisce all'altra parte contraente tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria – nel rispetto della legislazione applicabile della rispettiva parte contraente – in caso di indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra parte contraente nell'ambito delle proprie competenze come previsto dal presente accordo.

4. Quando le parti contraenti intervengono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte contraente abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte contraente, le competenti autorità dell'altra parte contraente devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.

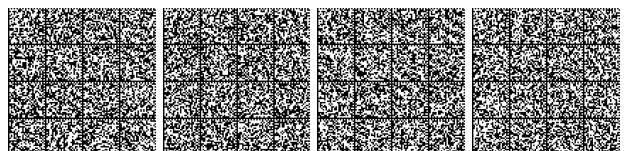
ARTICOLO 22

Comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti contraenti (in appresso "il comitato misto"), responsabile della gestione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine esprime raccomandazioni e prende decisioni nei casi previsti nel presente accordo.

2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti contraenti. Le parti contraenti daranno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.

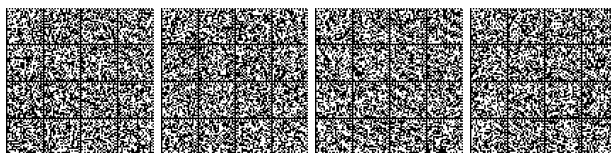
3. Il Comitato misto adotta il proprio regolamento interno.

4. Il Comitato si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta all'anno. Ciascuna parte contraente può chiedere la convocazione di una riunione.

5. Le parti contraenti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. La riunione del comitato ha luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti contraenti.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti contraenti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.

7. Se, a giudizio di una delle parti contraenti, una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte contraente, la prima parte contraente può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte contraente che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 24.

8. La decisione del comitato misto indica la data prevista per la sua attuazione ad opera delle parti contraenti e ogni altra informazione che possa interessare gli operatori economici.

9. Fatto salvo il paragrafo 2, se il Comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti contraenti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24.

10. Il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti contraenti.

11. Il comitato misto favorisce altresì la cooperazione:

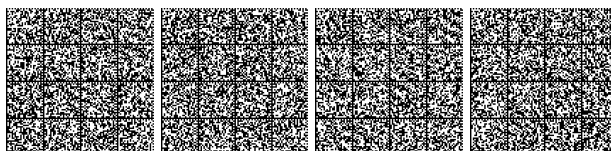
a) svolgendo le proprie mansioni specifiche in relazione al processo della cooperazione normativa, come indicato al titolo II del presente accordo;

b) promuovendo gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione della navigazione aerea, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le bande orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;

c) analizzando periodicamente gli effetti sociali dell'accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e mettendo a punto risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

d) definendo in modo consensuale proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo;

e) prendendo in considerazione settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso; e

f) applicando la sezione A.1 dell'allegato IV (elenco di vettori aerei soggetti a un divieto operativo).

12. Le parti condividono l'obiettivo di massimizzare i vantaggi per i consumatori, i vettori aerei, i lavoratori e le comunità delle due parti, estendendo il presente accordo ai paesi terzi. A tal fine il comitato misto opera per elaborare una proposta riguardante le condizioni e le procedure, comprese le eventuali modifiche del presente accordo, necessarie per permettere l'adesione dei paesi terzi al presente accordo.

ARTICOLO 23

Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. Ciascuna parte contraente può chiedere, attraverso i canali diplomatici, che il consiglio di associazione istituito ai sensi dell'accordo di associazione esamini eventuali controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo che non siano state risolte conformemente all'articolo 22. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, il consiglio d'associazione istituito nel quadro dell'accordo d'associazione agisce da comitato misto.

2. Il consiglio di associazione può risolvere la controversia mediante una decisione.

3. Le parti contraenti adottano le misure necessarie a dare attuazione alla decisione di cui al paragrafo 2.

4. Qualora non sia possibile risolvere una controversia conformemente al paragrafo 2, su richiesta di una parte contraente essa è sottoposta a un collegio arbitrale composto di tre arbitri conformemente alla seguente procedura:

a) ciascuna parte contraente designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte del collegio arbitrale, inviata dall'altra parte contraente attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro dovrebbe essere designato dalle parti contraenti entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti contraenti non ha designato un arbitro o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte contraente può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, un arbitro o arbitri;

b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) dovrebbe essere essere cittadino di un paese terzo che, al momento della designazione, intrattiene relazioni diplomatiche con ciascuna delle parti contraenti, e funge da presidente del collegio arbitrale;

c) il collegio arbitrale fissa di comune accordo il proprio regolamento interno; e

d) fatta salva la decisione finale del collegio arbitrale, le spese dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti contraenti.

5. A richiesta di una delle parti contraenti, il collegio arbitrale può chiedere all'altra parte contraente di attivare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva dello stesso collegio.

6. Il collegio arbitrale cerca di adottare tutte le decisioni, siano esse provvisorie o definitive, per consenso. Laddove il consenso non sia possibile, il collegio arbitrale adotta le decisioni a maggioranza.

7. Se una delle parti contraenti non si conforma a una decisione del collegio arbitrale adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte contraente inadempiente nel quadro del presente accordo.

ARTICOLO 24

Misure di salvaguardia

1. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento degli obblighi loro incombenti in forza del presente accordo. Esse si adoperano per la realizzazione degli obiettivi fissati nel presente accordo.

2. Qualora una delle parti contraenti ritenga che l'altra parte contraente non abbia ottemperato a un obbligo previsto dal presente accordo, può adottare le misure opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, per portata e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.

3. Se una parte contraente considera la possibilità di adottare misure di salvaguardia, lo comunica all'altra parte contraente tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.

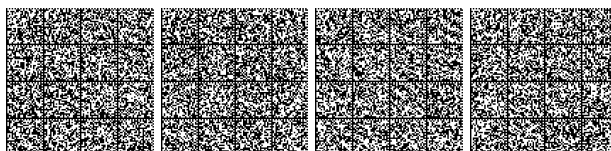
5. Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 1, lettera d), l'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), e gli articoli 13 e 14, la parte contraente interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3, a meno che la procedura di consultazione di cui al paragrafo 4 non si sia conclusa prima di tale scadenza.

6. La parte contraente interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte contraente inadempiente ottemperi alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 25

Portata geografica dell'accordo

Le parti contraenti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità del presente accordo con il processo di Barcellona e si prefiggono l'obiettivo ultimo di costituire uno spazio aereo euromediterraneo comune. È pertanto discussa in sede di comitato misto la possibilità di concordare reciprocamente emendamenti destinati a tenere conto di analoghi accordi euromediterranei in materia di trasporto aereo, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 11.

ARTICOLO 26

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presente accordo prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra Israele e gli Stati membri. Tuttavia, in deroga a eventuali disposizioni del presente accordo, possono essere mantenuti i diritti di traffico e gli accordi in materia di sicurezza esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali o altre disposizioni non contemplate dal presente accordo, o che presentano condizioni più favorevoli. Per quanto riguarda i vettori aerei, i diritti e gli accordi di cui trattasi possono essere mantenuti a beneficio di:

a) vettori aerei dell'Unione europea, purché non vi sia una discriminazione nell'esecuzione di tali diritti o altri accordi esistenti tra vettori aerei dell'Unione europea sulla base della nazionalità;

b) vettori aerei dello Stato di Israele.

2. Se le parti contraenti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

3. Il presente accordo non osta a una qualsiasi decisione delle due parti contraenti di dare attuazione ad eventuali future raccomandazioni formulate dall'ICAO. Le parti contraenti non citano il presente accordo, o parti di esso, per opporsi a che l'ICAO prenda in considerazione politiche alternative su qualsiasi aspetto di pertinenza del presente accordo.

4. Le parti contraenti concordano sul fatto che in futuro non vi saranno ostacoli o restrizioni a concludere accordi nel campo della sicurezza tra il governo dello Stato di Israele e i singoli governi degli Stati membri dell'Unione europea negli ambiti della sicurezza che non rientrano nei settori di competenza esclusiva dell'UE. Le parti contraenti, tuttavia, concordano nel i) privilegiare, laddove possibile e in conformità dell'articolo 14, paragrafo 5, la conclusione di accordi in materia di sicurezza a livello UE e di ii) trasmettere al comitato misto le pertinenti informazioni relative a tali accordi bilaterali in materia di sicurezza sulla base dell'articolo 14, paragrafo 14.

ARTICOLO 27

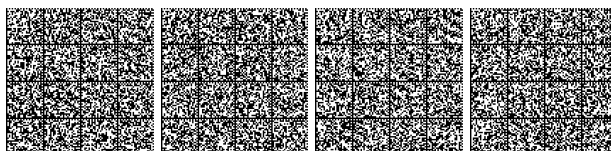
Modifiche

1. Se una delle parti contraenti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto. Le modifiche del presente accordo entrano in vigore conformemente all'articolo 30.

2. Su proposta di una parte contraente e conformemente al presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.

3. Il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte contraente, fatta salva l'osservanza del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare la legislazione vigente nel settore del trasporto aereo di cui all'allegato IV, nel rispetto del principio di non discriminazione e conformemente alle disposizioni del presente accordo.

4. Qualora una delle parti contraenti intenda adottare nuove disposizioni legislative o modificare la propria legislazione in vigore nel settore del trasporto aereo di cui all'allegato IV, ne informa l'altra parte contraente, se ciò è appropriato e possibile. La trasmissione di tali informazioni e, su richiesta di una delle parti contraenti, uno scambio di opinioni preliminare possono aver luogo in sede di comitato misto.

5. Ciascuna parte contraente informa regolarmente e quanto più sollecitamente possibile l'altra parte contraente parte in merito alle nuove disposizioni legislative adottate o alle modifiche apportate alla propria legislazione in vigore nel settore del trasporto aereo di cui all'allegato IV del presente accordo. La trasmissione di tali informazioni può aver luogo in sede di comitato misto. Su richiesta di una delle parti contraenti, il comitato misto procede entro sessanta giorni a uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

6. Al fine di garantire il regolare funzionamento del presente accordo, il comitato misto:

a) adotta una decisione di revisione degli allegati IV e/o VI del presente accordo per recepire, se necessario su base di reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata; oppure

b) adotta una decisione per fare sì che le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione siano considerate conformi al presente accordo; oppure

c) decide in merito a eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, relative alle nuove misure legislative o alle modifiche di cui trattasi.

ARTICOLO 28

Scadenza

1. Il presente accordo è concluso per una durata illimitata.

2. Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto all’altra parte contraente, attraverso i canali diplomatici, della propria decisione di denunciare il presente accordo. Detto preavviso è trasmesso simultaneamente all’ICAO. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell’IATA in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che detto preavviso non sia ritirato di comune accordo dalle parti contraenti prima della fine di tale periodo.

ARTICOLO 29

Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale
e il segretariato delle Nazioni Unite

Il presente accordo e tutte le modifiche ad esso apportate sono registrati presso l'ICAO e il segretariato delle Nazioni Unite.

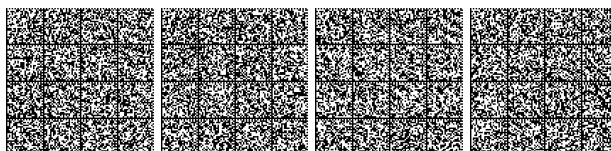
ARTICOLO 30

Applicazione ed entrata in vigore

1. Il presente accordo è applicato in via provvisoria, conformemente alla legislazione nazionale delle parti contraenti, a decorrere dalla data della firma delle parti contraenti.

2. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche fra le parti contraenti che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, Israele consegna al segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri e il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna a Israele la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Lussemburgo il dieci giugno duemilatredici che corrisponde al due Tammuz cinquemilasettecentosettantatre nel calendario ebraico, in duplice copia nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese ed ebraica, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO I

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo.

2. Ciascuna parte contraente accorda ai vettori aerei dell'altra parte contraente i diritti di fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:

   a) per i vettori aerei dell'Unione europea:

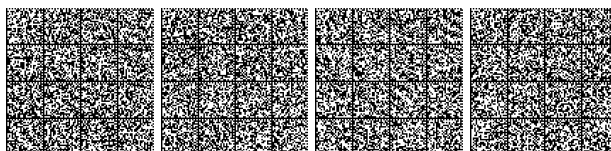
      punti nell'Unione europea – uno o più punti intermedi nei paesi Euromed[1], ECAA[2] o paesi indicati nell'allegato III – uno o più punti in Israele;

   b) per i vettori aerei di Israele:

      punti in Israele – uno o più punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA o paesi indicati nell'allegato III – uno o più punti nell'Unione europea.

---

1 I paesi "EUROMED" sono Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Israele, il territorio palestinese, Siria e Turchia.

2 I "paesi ECAA" sono i paesi parte dell'accordo multilaterale che istituisce uno spazio aereo comune europeo: gli Stati membri dell'Unione europea, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e il Kosovo, come è definito nella risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite.

3. I servizi operati conformemente al punto 2 del presente allegato devono avere come punto di partenza e di destinazione il territorio di Israele, per i vettori israeliani, e il territorio dell'Unione europea per i vettori dell'Unione europea.

4. I vettori aerei di entrambe le parti contraenti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:

   a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;

   b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

   c) servire punti intermedi, come specificato al punto 2 del presente allegato, oltre a punti nei territori delle parti contraenti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

   d) omettere scali in qualsiasi punto;

   e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro loro aeromobile in qualsiasi punto;

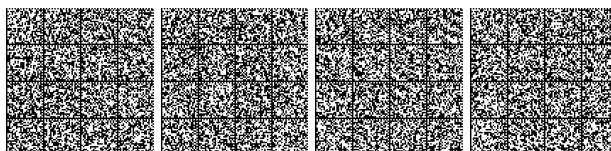
   f) fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 2, del presente accordo, effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti contraenti;

   g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte contraente; e

   h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.

5. Ciascuna parte contraente accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte contraente, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse con la tutela della salute o in applicazione dell'articolo 7del presente accordo.

6. I vettori aerei di ciascuna parte contraente possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.

7. In deroga alle altre disposizioni del presente allegato, il presente accordo non conferisce il diritto di effettuare servizi di trasporto aereo internazionale verso, da o attraverso il territorio di un paese terzo che non abbia relazioni diplomatiche con tutte le parti contraenti.

ALLEGATO II

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. In deroga ai punti 2 e 3 del presente allegato, tutti i diritti, inclusi quelli di traffico, e condizioni più favorevoli già concessi in virtù di accordi o intese bilaterali tra Israele e Stati membri dell'Unione europea in essere alla data della firma del presente accordo, restano di applicazione conformemente all'articolo 3 del presente accordo. Per quanto riguarda i vettori aerei, i diritti e le intese di cui trattasi possono essere mantenuti a beneficio di:

   a) vettori aerei dell'Unione europea, purché non vi sia una discriminazione nell'esecuzione di tali diritti o altri accordi esistenti tra vettori aerei dell'Unione europea sulla base della nazionalità;

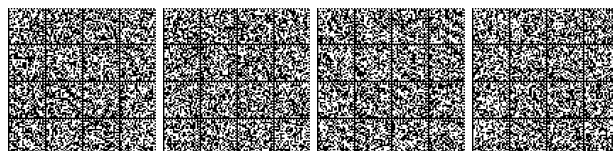
   b) vettori aerei dello Stato di Israele.

2. Per quanto riguarda i servizi merci e/o posta, effettuati separatamente o in combinazione, i vettori aerei di Israele e degli Stati membri dell'Unione europea possono esercitare i diritti della terza e della quarta libertà su rotte definite e sulla base delle seguenti disposizioni transitorie.

   a) A decorrere dalla data di firma dell'accordo e unicamente per i servizi aerei di linea:

      i. per ciascuna rotta, tranne quelle specificate nell'allegato V, i vettori aerei autorizzati possono operare il numero di frequenze settimanali disponibili nell'ambito dei rispettivi accordi o intese bilaterali applicabili o sette (7) frequenze settimanali a seconda di quale numero sia superiore; e

      ii. nel caso delle rotte di cui all'allegato V, i vettori aerei autorizzati possono operare il numero di frequenze settimanali specificato in detto allegato.

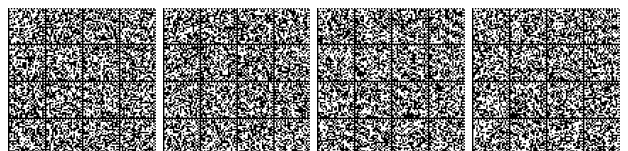
   A decorrere dalla data della firma del presente accordo, non vi saranno limiti ai numero di vettori aerei autorizzati per rotta per ciascuna delle parti contraenti.

b) A decorrere dal primo giorno della prima stagione aeronautica estiva IATA successiva alla data della firma del presente accordo, e unicamente per i servizi aerei di linea, i vettori aerei autorizzati possono operare:

i. per le rotte specificate nell'allegato V, parte A del presente accordo, tre (3) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali specificato nell'allegato V, parte A; e

ii. per qualsiasi altra rotta, incluse le rotte specificate nell'allegato V, parte B, sette (7) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera a), punti i. e ii.

c) A decorrere dal primo giorno della seconda stagione aeronautica estiva IATA successiva alla data della firma del presente accordo, e unicamente per i servizi aerei di linea, i vettori aerei autorizzati possono operare:

i. per le rotte specificate nell'allegato V, parte A, del presente accordo, tre (3) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera b), punto i; e

ii. per qualsiasi altra rotta, incluse le rotte specificate nell'allegato V, parte B, sette (7) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera b), punto ii.

d) Fatto salvo il successivo punto 4, a decorrere dal primo giorno della terza stagione aeronautica estiva IATA successiva alla data della firma del presente accordo, e unicamente per i servizi aerei di linea, i vettori aerei autorizzati possono operare:

i. per le rotte specificate nell'allegato V, parte A, del presente accordo, quattro (4) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera c), punto i; e

ii. per qualsiasi altra rotta, incluse le rotte specificate nell'allegato V, parte B, sette (7) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera c), punto ii.

e) A decorrere dal primo giorno della quarta stagione aeronautica estiva IATA successiva alla data della firma del presente accordo, e unicamente per i servizi aerei di linea, i vettori aerei autorizzati possono operare:

i. per le rotte specificate nell'allegato V, parte A, del presente accordo, quattro (4) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera d), punto i; e

ii. per qualsiasi altra rotta, incluse le rotte specificate nell'allegato V, parte B, sette (7) frequenze settimanali aggiuntive rispetto al numero di frequenze settimanali risultante dall'applicazione della precedente lettera d), punto ii.

f) A decorrere dal primo giorno della quinta stagione aeronautica estiva IATA successiva alla data della firma del presente accordo, si applicano le disposizioni dell'allegato I e i vettori aerei delle parti contraenti possono esercitare liberamente i diritti della terza e quarta libertà sulle rotte specificate senza alcuna limitazione quanto alla capacità, le frequenze settimanali o la regolarità del servizio.

3. Per quanto riguarda i servizi aerei non di linea:

a) dalla data della firma del presente accordo, i servizi aerei non di linea continuano a essere soggetti all'approvazione delle autorità competenti delle parti contraenti, che prenderanno in considerazione favorevolmente tale richiesta, e

b) a decorrere dalla data di cui al precedente punto 2, lettera f), si applicano le disposizioni dell'allegato I e i vettori aerei delle parti contraenti possono esercitare liberamente i diritti della terza e quarta libertà sulle rotte specificate senza alcuna limitazione quanto alla capacità, le frequenze settimanali, il numero di vettori aerei autorizzati o la regolarità del servizio.

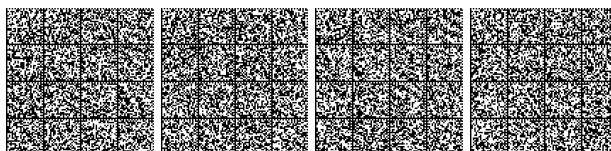
4. Anteriormente alla data di cui al punto 2, lettera d), del presente allegato, il comitato misto si riunisce per riesaminare l'attuazione del presente accordo e verificare l'impatto commerciale delle prime due fasi del periodo transitorio di cui al presente allegato. Sulla base di tale verifica, e fatte salve le sue competenze a norma dell'articolo 22 del presente accordo, il comitato misto può decidere per consenso:

   a) di ritardare per un periodo di tempo concordato, ma non superiore a due anni, l'attuazione del punto 2, lettere d), e) e f), su determinate rotte, qualora la verifica di cui sopra rilevi che le restrizioni imposte ai servizi aerei di linea sono state aggirate mediante l'offerta di servizi aerei non di linea o constati un sostanziale squilibrio del volume di traffico trasportato dai vettori aerei delle parti contraenti che potrebbe mettere a rischio il mantenimento dei servizi aerei; oppure

   b) di aumentare il numero delle frequenze aggiuntive di cui ai punti 2.d) i. e 2.e) i.

Qualora non sia possibile trovare un accordo in sede di comitato misto, una parte contraente può adottare opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 24 del presente accordo.

5. L'attuazione e l'applicazione da parte di Israele delle norme e requisiti regolamentari contenuti nella legislazione dell'Unione europea in materia di trasporto aereo, di cui all'allegato IV, sono convalidate da una decisione del comitato misto sulla base di una valutazione dell'Unione europea. Tale valutazione deve essere effettuata nella prima delle due date riportate di seguito: i) la data in cui Israele comunica al comitato misto di aver completato la procedura di armonizzazione sulla base dell'allegato IV del presente regolamento, oppure ii) tre anni dopo l'entrata in vigore del presente accordo.

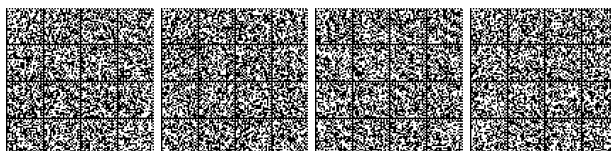
6. In deroga alle disposizioni dell'allegato I, e fatto salvo il disposto dell'articolo 26, paragrafo 1, del presente accordo e il punto 1 del presente allegato, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al punto 5 del presente allegato, i vettori aerei delle parti contraenti non hanno il diritto di esercitare i diritti della quinta libertà, incluso tra punti all'interno dell'Unione europea, quando operano i servizi concordati su rotte specificate.

ALLEGATO III

ELENCO DEGLI ALTRI STATI DI CUI AGLI ARTICOLI 3, 4 E 8
DELL'ACCORDO E ALL'ALLEGATO I

1. La Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

2. Il Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

3. Il Regno di Norvegia (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

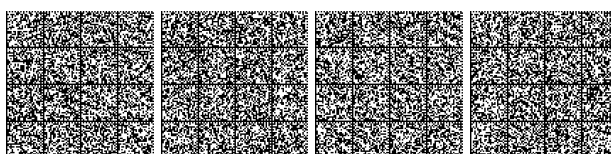
4. La Confederazione svizzera (ai sensi dell'accordo sul trasporto aereo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera).

ALLEGATO IV

NORME RELATIVE ALL'AVIAZIONE CIVILE

L'applicazione di norme e requisiti regolamentari equivalenti a quelli contenuti nella legislazione dell'Unione europea, di cui al presente accordo, avviene sulla base degli atti legislativi riportati di seguito. Laddove necessario sono indicati gli adeguamenti specifici da apportare ai singoli atti. Le norme e requisiti regolamentari equivalenti sono applicabili in conformità dell'allegato VI, salvo se altrimenti specificato nel presente allegato o nell'allegato II sulle disposizioni transitorie.

A. SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

A.1 Elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo

Quanto prima possibile Israele deve adottare misure corrispondenti a quelle adottate dagli Stati membri dell'Unione europea sulla base dell'elenco di vettori aerei soggetti a un divieto operativo per motivi di sicurezza.

Le misure in tal senso devono essere adottate sulla base delle norme pertinenti relative all'istituzione e alla pubblicazione dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo e dei requisiti sulle informazioni da fornire ai passeggeri aerei in materia di identità dei vettori aerei che operano il volo su cui essi viaggeranno, sulla base dei seguenti atti legislativi dell'UE:

N. 2111/2005

Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 13 e allegato

N. 473/2006

Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 6 e allegati da A a C

N. 474/2006

Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

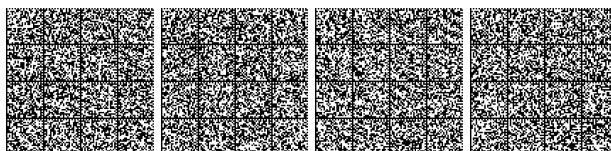
modificato periodicamente da regolamenti della Commissione.

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 3 e allegati A e B

Qualora una misura sia fonte di gravi preoccupazioni per Israele, tale Stato può sospenderne l'applicazione e adire il comitato misto a norma dell'articolo 22, paragrafo 11, lettera f), del presente accordo.

A.2 Inchieste relative a incidenti e inconvenienti e segnalazione di eventi

A.2.1: N. 996/2010

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 5, da 8 a 18, paragrafo 2, da 20 a 21, 23, allegato

A.2.2: N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 6 e da 8 a 9

B. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

REGOLAMENTI DI BASE

Sezione A:

B.1: N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")

Disposizioni pertinenti: articolo 1, paragrafi da 1 a 3, articolo 2, articolo 4, paragrafi da 1 a 4, articoli 9 e 10, articolo 11, paragrafi 1, 2, 3, lettere b) e d), 4, 5 e 6, articolo 13

B.2: N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni pertinenti: articolo 2, paragrafi 1, 2 e 4, 5 e 6, articolo 4, articolo 7, paragrafi 1, 2, 4, 5, 7, articolo 8, paragrafi 1, 3 e 4, articoli 9, 10 e 11, articolo 12 paragrafi da 1 a 4, articolo 18, paragrafi 1 e 2, allegato II.

B.3: N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni pertinenti: articolo 1, articolo 3 bis, articolo 4, articolo 6, paragrafi da 1 a 5 e paragrafo 7, articolo 7, paragrafi 1 e 3, articolo 8

B.4: N. 552/2004

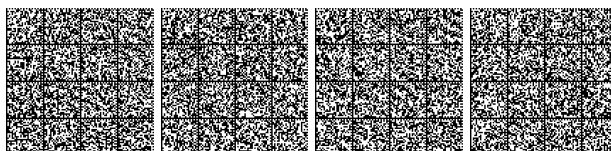
Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 3, articolo 4, paragrafo 2, articoli da 5 a 6 bis, articolo 7, paragrafo 1, articolo 8, allegati da I a V

Regolamenti da n. 549/2004 a 552/2004, modificati dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

B.5: Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

quale modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Disposizioni pertinenti: articolo 3, articolo 8 ter, paragrafi da 1 a 3, 5 e 6, articolo 8 quater, paragrafi da 1 a 10, allegato V ter

Sezione B:

B.2: N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni pertinenti: articolo 2, paragrafo 3, articolo 7, paragrafi 6 e 8, articolo 8, paragrafi 2 e 5, articolo 9 bis, paragrafi da 1 a 5, articolo 13

B.3: N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni pertinenti: articolo 3 e articolo 6, paragrafo 6

Regolamenti da n. 549/2004 a 552/2004, modificati dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

B.5: regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

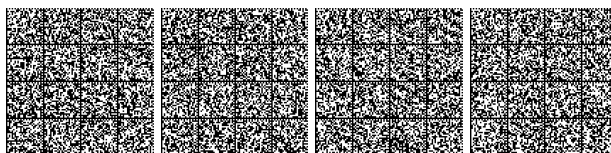
quale modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Disposizioni pertinenti: articolo 8 ter, paragrafo 4, articolo 8 quater, paragrafo 10, allegato V ter, punto 4

MISURE DI ESECUZIONE

Gli atti legislativi di seguito specificati sono applicabili e pertinenti salvo se diversamente specificato nell'allegato VI in relazione alle norme e requisiti regolamentari equivalenti relativi ai "regolamenti di base":

regolamento quadro (CE) n. 549/200

– Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea

Fornitura di servizi (regolamento (CE) n. 550/2004)

– Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

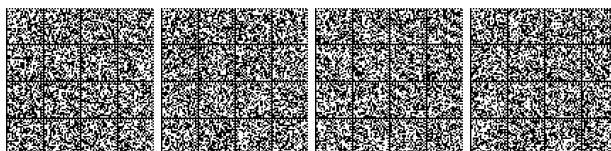
Spazio aereo (regolamento (CE) n. 551/2004)

– Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo

– Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista

– Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo

Interoperabilità (regolamento (CE) n. 552/2004)

– Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/201

- Regolamento (UE) n. 929/2010 della Commissione, del 18 ottobre 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1033/2006 per quanto riguarda le disposizioni ICAO di cui all'articolo 3, punto

- Regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo

- Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione del 30 marzo 2009 che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europe

- Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo

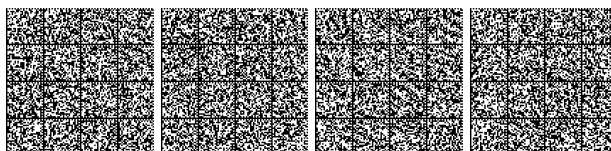
- Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo

- Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo

Requisiti ATM/ANS derivanti dal regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento n. 1108/200

- Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione, del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consigli

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione, del 17 ottobre 2011, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e nei servizi di navigazione aerea, che modifica il regolamento (UE) n. 691/201

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione, del 17 ottobre 2011, che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010

C. AMBIENTE

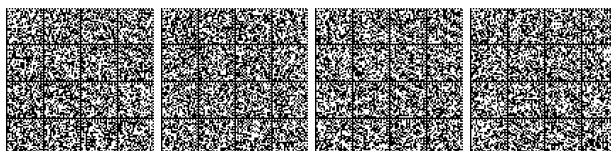
C.1: N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità. Modificata o adeguata dall'Atto di adesione del 2003 e dall'Atto di adesione del 2005

Disposizioni pertinenti: articoli da 3 a 5, articolo 7, articoli da 9 a 10, articolo 11, paragrafo 2, articolo 12, allegato II, punti da 1 a 3

C.2: N. 2006/93

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988)

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 3 e 5

D. RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO

D.1: N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

quale modificato da:

– regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97

Disposizioni pertinenti: articolo 2, paragrafo 1, lettera a) e lettere da c) a g), articoli da 3 a 6

E. DIRITTI DEI CONSUMATORI E PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

E.1: N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 4, paragrafo 2, articolo 4, paragrafi da 4 a 7, articoli 5 e 6

E.2: N. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 34

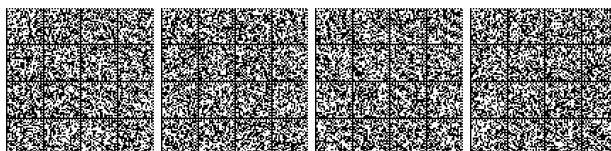
E.3: N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni pertinenti: articoli da 1 a 16

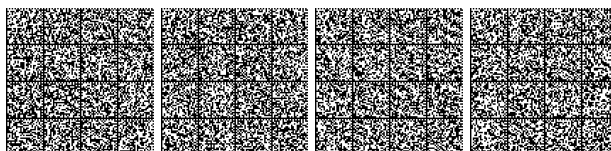
E.4: N. 1107/2006

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo

Disposizioni pertinenti: articolo 1, paragrafo 1, articoli da 2 a 16 e allegati I e II

F. ASPETTI SOCIALI

F.1: N. 2000/79

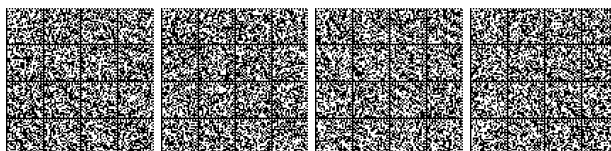
Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni pertinenti: punto 1, paragrafo 1 e punti da 2 a 9 dell'allegato

ALLEGATO V

Parte A: frequenze di base concordate su determinate rotte pari o superiori a 14

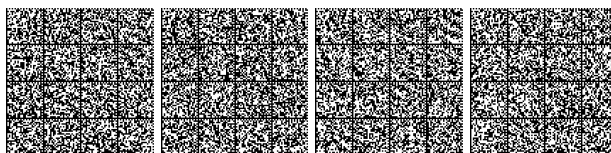
Tipo di servizio	Rotte		Capacità di base (frequenze settimanali)
Passeggeri	Vienna	Tel - Aviv (TLV)	Per il primo vettore: 14 Per il secondo e i successivi vettori: 3
Passeggeri	Parigi (CDG - ORY - BVA)	Tel - Aviv (TLV)	Per il primo vettore: illimitato Per il secondo e i successivi vettori: 7
Passeggeri	Francoforte	Tel - Aviv (TLV)	14
Passeggeri	Atene	Tel - Aviv (TLV)	14
Passeggeri	Roma	Tel - Aviv (TLV)	25
Passeggeri	Madrid	Tel - Aviv (TLV)	21
Pass./merci	Londra (LHR)	Tel - Aviv (TLV)	Per i primi due vettori: illimitato

Parte B: frequenze di base concordate su determinate rotte superiori a 7 ma inferiori a 14

Tipo di servizio	Rotte		Capacità di base (frequenze settimanali)
Passeggeri	Milano	Tel - Aviv (TLV)	13
Passeggeri	Berlino	Tel - Aviv (TLV)	11
Passeggeri	Barcellona	Tel - Aviv (TLV)	10
Passeggeri	Monaco di Baviera	Tel - Aviv (TLV)	10

ALLEGATO VI

NORME E REQUISITI REGOLAMENTARI
DA RISPETTARE NELL'APPLICAZIONE DELLA LEGISLAZIONE UE ELENCATA NELL'ALLEGATO IV DELL'ACCORDO
EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO TRA L'UE E ISRAELE

Clausola di esclusione della responsabilità: Nessun elemento del presente allegato può pregiudicare l'applicazione del diritto UE all'interno dell'Unione europea

PARTE A.2: inchieste relative a incidenti e inconvenienti e segnalazione di eventi

A.2.1: Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010
sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
1	A2.1.1.1	Il regolamento n. 996/2010 mira a migliorare la sicurezza del settore aereo garantendo un elevato livello di efficienza, rapidità e qualità delle inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non addossare colpe o responsabilità. Esso prevede inoltre norme riguardanti la tempestiva disponibilità di informazioni relative a tutte le persone e merci pericolose a bordo di un aeromobile coinvolto in un incidente, ed è altresì volto a migliorare l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.
2	A2.1.2.1	Le definizioni di cui all'articolo 2, del regolamento n. 996/2010 si applicano alle norme e ai requisiti relativi alle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile specificati nel presente allegato, se applicabili e pertinenti.
3	A2.1.3.1	Le norme e i requisiti regolamentari specificati nel presente allegato si applicano alle inchieste di sicurezza in caso di incidenti e inconvenienti gravi, condotte dalle parti contraenti conformemente alle norme e alle pratiche raccomandate a livello internazionale.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(1)	A2.1.4.1	Le parti contraenti provvedono affinché le inchieste in materia di sicurezza siano condotte o oggetto di vigilanza, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile o sotto il controllo di tale autorità (l'"autorità investigativa per la sicurezza") in grado di condurre, in modo indipendente, un'inchiesta di sicurezza completa, o per conto proprio o mediante accordi con altre autorità investigative per la sicurezza.
4(2)	A2.1.4.2	L'autorità investigativa per la sicurezza è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche competenti in materia di aeronavigabilità, certificazione, operazioni di volo, manutenzione, rilascio delle licenze, controllo del traffico aereo o gestione degli aerodromi e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte o ente i cui interessi o finalità possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività.
4(3)	A2.1.4.3	L'autorità investigativa per la sicurezza, nello svolgimento delle inchieste di sicurezza, non sollecita né riceve istruzioni da alcun soggetto esterno e gode di autorità illimitata sulla condotta delle inchieste di sicurezza.
4(4)	A2.1.4.4	I compiti affidati all'autorità investigativa per la sicurezza possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di informazioni relative alla sicurezza aerea, in particolare a fini di prevenzione degli incidenti, nella misura in cui tali attività non compromettano la sua indipendenza e non comportino alcuna responsabilità di carattere regolamentare, amministrativo o normativo.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(5)	A2.1.4.5	Per informare il pubblico sul livello generale di sicurezza dell'aviazione, ogni anno è pubblicato un rapporto sulla sicurezza a livello nazionale. In tale analisi le fonti delle informazioni riservate non sono rivelate.
4(6)	A2.1.4.6	L'autorità investigativa per la sicurezza è dotata dalla rispettiva parte contraente dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	La parte contraente deve sottoporre a inchiesta ogni incidente o inconveniente grave, per il quale l'allegato 13 della Convenzione prevede l'obbligo di inchiesta.
5(4)	A2.1.5.4	Le autorità investigative per la sicurezza possono decidere di aprire un'inchiesta relativamente a incidenti diversi da quelli di cui all'allegato 13 della Convenzione, se ritengono che l'inchiesta possa far emergere elementi utili per la sicurezza.
5(5)	A2.1.5.5	Nessuna inchiesta mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità. Le inchieste sono condotte indipendentemente e separatamente da eventuali procedimenti giudiziari o amministrativi finalizzati all'accertamento di colpe o responsabilità, senza tuttavia arrecare pregiudizio a tali procedimenti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
8	A2.1.8.1	Se non esistono problemi di conflitto di interesse, l’autorità investigativa per la sicurezza può invitare l’autorità nazionale dell’aviazione civile, nell’ambito delle proprie competenze, a nominare un proprio rappresentante con la funzione di consulente dell’investigatore incaricato – sotto il controllo e a discrezione di quest’ultimo – in qualsiasi inchiesta di cui l’autorità investigativa sia responsabile. Le autorità nazionali dell’aviazione civile contribuiscono all’inchiesta a cui partecipano fornendo le informazioni richieste. Inoltre mettono a disposizione dell’autorità investigativa per la sicurezza responsabile consulenti e attrezzature.
9(1)	A2.1.9.1	Qualsiasi persona coinvolta che è a conoscenza di un incidente o di un inconveniente grave comunica immediatamente tale informazione all’autorità investigativa competente per la sicurezza dello Stato in cui si è verificato l’incidente o l’inconveniente grave.
9(2)	A2.1.9.2	L’autorità investigativa per la sicurezza comunica immediatamente all’Organizzazione per l’aviazione civile internazionale (ICAO) e ai paesi terzi interessati, conformemente alle norme e alle prassi raccomandate a livello internazionale, informazioni relative a tutti gli incidenti e inconvenienti gravi di cui è stata informata. Essa comunica inoltre tali informazioni alla Commissione europea e all’EASA qualora l’incidente o l’inconveniente grave interessi un aeromobile immatricolato, in servizio, costruito o certificato nell’UE.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
10(1)	A2.1.10.1	All'atto del ricevimento della comunicazione relativa ad un incidente o inconveniente grave da parte di un paese terzo, le parti contraenti che rappresentano lo Stato di immatricolazione, lo Stato dell'operatore, lo Stato di progettazione e lo Stato di costruzione informano al più presto il paese terzo, nel cui territorio è avvenuto l'incidente o l'inconveniente grave, della loro intenzione di nominare un rappresentante accreditato conformemente alle norme e alle prassi raccomandate internazionali. Qualora sia nominato tale rappresentante accreditato, ne sono forniti anche il nome e i dati completi, insieme alla data di arrivo prevista se il rappresentante accreditato intende recarsi nel paese che ha inviato la comunicazione.
10(2)	A2.1.10.2	I rappresentanti accreditati dello Stato di progettazione sono nominati dall'autorità investigativa per la sicurezza della parte contraente nel cui territorio si trova la sede principale del titolare del certificato per tipo di aeromobile o di gruppo motopropulsore.
11(1)	A2.1.11.1	Dal momento della sua nomina da parte di un'autorità investigativa per la sicurezza, e indipendentemente da un'eventuale inchiesta giudiziaria, l'investigatore incaricato è autorizzato ad adottare le misure necessarie per soddisfare le esigenze dell'inchiesta di sicurezza.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
11(2)	A2.1.11.2	Fatti salvi gli obblighi di riservatezza previsti dalla legislazione pertinente della parte contraente, l'investigatore incaricato può, in particolare: a) accedere immediatamente senza restrizioni e senza ostacoli al luogo dell'incidente o dell'inconveniente, nonché all'aeromobile, al suo contenuto o al suo relitto; b) effettuare l'immediato rilevamento degli indizi e il prelievo sotto controllo di rottami o di pezzi a fini di esami o di analisi; c) avere accesso immediato ai registratori di volo, al loro contenuto e a qualsiasi altra registrazione pertinente e assumerne il controllo; d) richiedere in conformità della legislazione applicabile delle parti contraenti che venga effettuato (e contribuirvi) un esame autoptico completo dei corpi delle persone perite nell'incidente e avere accesso immediato ai risultati di tali esami o degli esami effettuati sui campioni prelevati; e) richiedere in conformità della legislazione applicabile delle parti contraenti che venga effettuata una visita medica completa di tutto il personale coinvolto nelle operazioni dell'aeromobile o richiedere che vengano effettuati esami sui campioni prelevati da tali persone e avere accesso immediato ai risultati di tali visite o esami;

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
		f) convocare e ascoltare i testimoni, chiedendo loro di fornire o presentare informazioni o prove rilevanti ai fini dell’inchiesta sulla sicurezza; g) avere libero accesso a tutte le informazioni o registrazioni pertinenti in possesso del proprietario, del titolare del certificato per tipo di aeromobile, dell’organizzazione responsabile della manutenzione o dell’organizzazione responsabile della formazione, dell’operatore o del costruttore dell’aeromobile, delle autorità responsabili dell’aviazione civile e dei prestatori di servizi di navigazione aerea o dei gestori aeroportuali.
11(3)	A2.1.11.3	Se ciò non è in conflitto con la legislazione applicabile della parte contraente, l’investigatore incaricato può estendere le prerogative di cui gode ai sensi della norma A2.1.11.2 ai suoi consulenti e ai rappresentanti accreditati e ai loro consulenti, nella misura in cui ciò sia necessario per consentire loro di partecipare efficacemente all’inchiesta di sicurezza. Tali prerogative non pregiudicano i diritti degli investigatori e degli esperti designati dall’autorità incaricata dell’inchiesta giudiziaria.
11(4)	A2.1.11.4	Chiunque partecipi alle inchieste di sicurezza assolve ai propri compiti in modo indipendente e non sollecita o accetta istruzioni da persone diverse dall’investigatore incaricato.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
12(1)-(2)	A2.1.12.1	L’investigatore incaricato viene informato dell’apertura di un’eventuale inchiesta giudiziaria. In tal caso, l’investigatore incaricato assicura la rintracciabilità e la conservazione dei registratori di volo e di qualsiasi elemento di prova materiale. L’autorità giudiziaria può nominare un suo funzionario affinché accompagni i registratori di volo o gli elementi di prova materiale nel luogo dove devono essere letti o trattati. Se l’esame o l’analisi di tali elementi di prova materiale possono modificare, alterare o distruggere tali elementi, è richiesto il preventivo accordo dell’autorità giudiziaria, fatto salvo il diritto nazionale. Se tale accordo non è ottenuto entro un lasso di tempo ragionevole, ciò non deve impedire all’investigatore incaricato di effettuare l’esame o le analisi. Ove l’autorità giudiziaria abbia il diritto di sequestrare eventuali prove, l’investigatore incaricato ha accesso immediato e illimitato a tali prove e può utilizzarle. Se, durante l’inchiesta di sicurezza, emerge o si sospetta che si sia verificato un atto di interferenza illecita ai sensi della legislazione nazionale, quale una legge nazionale relativa alle inchieste sugli incidenti, in relazione all’incidente o all’inconveniente grave, l’investigatore incaricato ne informa immediatamente le autorità competenti. Fatta salva la norma A2.1.14.1, le informazioni pertinenti raccolte nel corso dell’inchiesta di sicurezza sono condivise immediatamente con dette autorità e, ove le stesse ne facciano richiesta, può essere loro trasferito altresì il materiale pertinente. La condivisione di tali informazioni e di detto materiale non pregiudica il diritto dell’autorità investigativa per la sicurezza di continuare l’inchiesta di sicurezza in coordinamento con le autorità alle quali è stato eventualmente trasferito il controllo del sito.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
12(3)	A2.1.12.2	Le parti contraenti provvedono affinché le autorità investigative per la sicurezza, da un lato, e altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all’inchiesta di sicurezza, quali le autorità giudiziarie, dell’aviazione civile, di ricerca e salvataggio, dall’altro, cooperino tra loro attraverso accordi preliminari. Questi accordi rispettano l’indipendenza dell’autorità responsabile per le inchieste di sicurezza e consentono che l’inchiesta tecnica sia condotta con diligenza ed efficienza. In particolare essi riguardano aspetti quali: l’accesso al luogo dell’incidente; la conservazione delle prove e l’accesso alle stesse; i resoconti iniziali e in corso sullo stato di ciascuna operazione; gli scambi d’informazioni; l’utilizzo appropriato delle informazioni di sicurezza; la risoluzione dei conflitti.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
13(1)	A2.1.13.1	La parte contraente nel cui territorio è avvenuto l'incidente o l'inconveniente grave è tenuta a garantire un trattamento sicuro di tutte le prove, nonché ad adottare tutte le misure ragionevoli per proteggere tali prove e conservare in luogo sicuro l'aeromobile, il suo contenuto e il suo relitto per il periodo eventualmente necessario allo svolgimento di un'inchiesta di sicurezza. La protezione delle prove include la conservazione, in formato fotografico o di altro tipo, di qualsiasi elemento di prova che possa essere rimosso, cancellato, perduto o distrutto. La conservazione sicura include la protezione contro ulteriori danni, l'accesso da parte di persone non autorizzate, il furto e il deterioramento.
13(2)	A2.1.13.2	Fino all'arrivo degli investigatori di sicurezza, nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con l'autorità investigativa per la sicurezza.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
13(3)	A2.1.13.3	Ogni persona coinvolta adotta le misure necessarie per proteggere i documenti, il materiale e le registrazioni attinenti all’evento in modo tale da impedire, in particolare, che vengano cancellate le registrazioni di conversazioni e allarmi dopo il volo.
14	A2.1.14.1	Le informazioni sensibili per la sicurezza non devono essere messe a disposizione o utilizzate per ragioni diverse dall’inchiesta sulla sicurezza. L’amministrazione giudiziaria o l’autorità competente a disporre la divulgazione di informazioni conformemente al diritto nazionale può decidere che i benefici derivanti dalla divulgazione di informazioni sensibili per la sicurezza per qualsiasi altro scopo consentito dalla legge siano superiori all’impatto negativo a livello nazionale e internazionale che una tale azione può avere sull’inchiesta in corso o su eventuali inchieste future.
15(1)	A2.1.15.1	Il personale dell’autorità investigativa per la sicurezza incaricata o qualsiasi altra persona chiamata a partecipare o a contribuire all’inchiesta di sicurezza è vincolato dalle norme o procedure applicabili in materia di segreto professionale, anche per quanto riguarda l’anonimato delle persone coinvolte in un incidente o inconveniente, secondo la legislazione applicabile.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
15(2)	A2.1.15.2	L'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata comunica le informazioni che ritiene pertinenti ai fini della prevenzione di incidenti o inconvenienti gravi alle persone responsabili dell'aeromobile o della produzione o manutenzione di apparecchiature dell'aeromobile nonché a persone fisiche o giuridiche responsabili della gestione dell'aeromobile o della formazione del personale.
15(3)	A2.1.15.3	L'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata comunica all'autorità nazionale dell'aviazione civile le informazioni fattuali acquisite nel corso dell'inchiesta di sicurezza ad eccezione delle informazioni sensibili che riguardano la sicurezza o che determinano un conflitto di interesse. Le informazioni così ottenute dalle autorità nazionali dell'aviazione civile sono tutelate conformemente alla legislazione applicabile della parte contraente.
15(4)	A2.1.15.4	L'autorità investigativa per la sicurezza incaricata è autorizzata ad informare le vittime e i loro familiari o le loro associazioni o a rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti, sullo svolgersi dell'inchiesta di sicurezza, su eventuali relazioni o conclusioni e/o raccomandazioni di sicurezza preliminari, a condizione che ciò non comprometta gli obiettivi dell'inchiesta di sicurezza e rispetti pienamente la legislazione applicabile in materia di protezione dei dati personali.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
15(5)	A2.1.15.5	Prima di rendere pubbliche le informazioni di cui alla norma A2.1.15.4, l'autorità investigativa per la sicurezza incaricata trasmette tali informazioni alle vittime e ai loro familiari o alle loro associazioni in maniera tale da non compromettere gli obiettivi dell'inchiesta di sicurezza.
16(1)	A2.1.16.1	Ogni inchiesta di sicurezza su un incidente si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Tale relazione dichiara che il solo obiettivo dell'inchiesta di sicurezza è prevenire futuri incidenti ed inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità. La relazione contiene, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza.
16(2)	A2.1.16.2	La relazione garantisce l'anonimato di tutti coloro che sono coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave.
16(3)	A2.1.16.3	Se le inchieste di sicurezza comportano la stesura di relazioni prima del completamento dell'inchiesta, l'autorità investigativa di sicurezza può sollecitare, prima della loro pubblicazione, commenti da parte delle autorità interessate e da parte del titolare del certificato per tipo di aeromobile, del costruttore e dell'esercente interessati. Essi sono vincolati dalle norme vigenti sul segreto professionale per quanto riguarda il contenuto della consultazione.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
16(4)	A2.1.16.4	Prima della pubblicazione della relazione finale, l’autorità investigativa per la sicurezza può sollecitare l’invio di osservazioni da parte delle autorità interessate e da parte del titolare del certificato per tipo di aeromobile, del costruttore e dell’esercente interessati i quali sono tenuti al rispetto delle norme applicabili in materia di segreto professionale in relazione ai contenuti della consultazione. Nel sollecitare tali osservazioni, l’autorità investigativa per la sicurezza segue le norme e le prassi internazionali raccomandate.
16(5)	A2.1.16.5	Le informazioni sensibili per la sicurezza sono incluse nella relazione finale dell’inchiesta di sicurezza solo se rilevanti per l’analisi dell’incidente o dell’inconveniente grave. Le informazioni o parti di informazioni non pertinenti all’analisi non sono divulgate.
16(6)	A2.1.16.6	L’autorità investigativa per la sicurezza rende pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e, ove possibile, entro dodici mesi dalla data dell’incidente o inconveniente grave.
16(7)	A2.1.16.7	Se la relazione finale non può essere resa pubblica entro dodici mesi, l’autorità investigativa per la sicurezza pubblica una dichiarazione intermedia almeno ad ogni anniversario dell’incidente o inconveniente grave, specificando i progressi dell’inchiesta e le eventuali questioni di sicurezza interessate.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
16(8)	A2.1.16.7	L’autorità investigativa per la sicurezza invia il più rapidamente possibile una copia delle relazioni finali e delle raccomandazioni di sicurezza: a) alle autorità investigative per la sicurezza e alle autorità dell’aviazione civile degli Stati interessati, nonché all’ICAO, ai sensi delle norme e prassi internazionali raccomandate; b) ai destinatari delle raccomandazioni di sicurezza contenute nella relazione.
17(1)	A2.1.17.1	In qualsiasi fase dell’inchiesta di sicurezza, l’autorità investigativa per la sicurezza, con una lettera di trasmissione con data, e previa debita consultazione delle parti interessate, raccomanda alle competenti autorità interessate, tra cui quelle di paesi terzi, eventuali azioni preventive che ritiene necessario siano adottate prontamente al fine di migliorare la sicurezza dell’aviazione.
17(2)	A2.1.17.2	Un’autorità investigativa per la sicurezza può anche emettere raccomandazioni di sicurezza basate su studi o analisi di una serie di inchieste o altre attività condotte.
17(3)	A2.1.17.3	Una raccomandazione di sicurezza non costituisce di per sé una presunzione di colpa o un’attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
18(1)	A2.1.18.1	Il destinatario di una raccomandazione di sicurezza accusa ricevimento della lettera di trasmissione e informa l'autorità investigativa per la sicurezza che ha emesso la raccomandazione, entro 90 giorni dal ricevimento di tale lettera, in merito alle azioni adottate o all'esame e, se del caso, precisa il tempo necessario per il loro completamento e, se non viene adottata alcuna azione, i relativi motivi.
18(2)	A2.1.18.2	Entro 60 giorni dal ricevimento della risposta, l'autorità investigativa per la sicurezza comunica al destinatario se ritiene adeguata la sua risposta e fornisce una motivazione qualora non concordi con la decisione di non intervenire.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
20	A2.1.20.1	1. I vettori aerei dell'UE e di Israele attuano le procedure che consentono di produrre: a) il più rapidamente possibile, un elenco convalidato, basato sulle migliori informazioni disponibili, di tutte le persone a bordo; e b) immediatamente dopo la notifica di un incidente all'aeromobile, l'elenco delle merci pericolose a bordo. 2. Per poter informare rapidamente i familiari dei passeggeri della presenza dei loro parenti a bordo dell'aeromobile coinvolto in un incidente, i vettori aerei propongono ai viaggiatori di indicare il nome e i dati di una persona da contattare in caso di incidente. Tali informazioni possono essere utilizzate dai vettori aerei soltanto in caso di incidente e non sono comunicate a terzi né utilizzate per scopi commerciali. 3. Il nome di una persona a bordo non è reso pubblico prima che i familiari di tale persona siano stati informati dalle pertinenti autorità. L'elenco di cui al paragrafo 1, lettera a), è mantenuto riservato in conformità della legislazione pertinente delle parti contraenti e il nominativo di ciascuna persona figurante in tale elenco è reso pubblico, in conformità della medesima, nella misura in cui i rispettivi familiari delle persone presenti a bordo non si siano opposti.

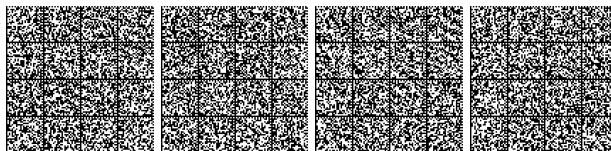
Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
21	A2.1.21.1	1. Al fine di garantire una risposta più completa e armonizzata agli incidenti, ciascuna parte contraente predispone a livello nazionale un piano di emergenza per gli incidenti dell’aviazione civile. Detto piano di emergenza prevede altresì l’assistenza alle vittime di incidenti dell’aviazione civile e ai loro familiari. 2. Ciascuna parte contraente provvede affinché tutti i vettori aerei registrati sul suo territorio dispongano di un piano d’assistenza alle vittime e ai loro familiari. Tali piani devono prevedere in particolare il sostegno psicologico alle vittime degli incidenti aerei e ai loro familiari per consentire al vettore aereo di far fronte a un incidente di grandi dimensioni. Ciascuna parte contraente verifica i piani di assistenza dei vettori aerei registrati nel suo territorio. 3. Una parte contraente che, a seguito del decesso o del ferimento grave di propri cittadini, ha un intesse particolare per un incidente avvenuto sul suo territorio, è autorizzata a nominare un esperto che ha il diritto di: a) visitare il luogo dell’incidente;

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
		b) accedere alle pertinenti informazioni fattuali che l’autorità investigativa per la sicurezza incaricata autorizza a diffondere e alle informazioni sui progressi dell’inchiesta; c) ricevere una copia della relazione finale. 4. Un esperto nominato conformemente al paragrafo 3 può assistere, fatta salva la vigente legislazione, all’identificazione delle vittime e partecipare alle riunioni con i superstiti del suo Stato.
23	A2.1.23.1	Le parti contraenti stabiliscono le regole in materia di sanzioni applicabili alle infrazioni alle norme e ai requisiti relativi alle inchieste e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile specificati nel presente allegato. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

A.2.2: Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
1	A2.2.1.1	Scopo della direttiva è contribuire al miglioramento della sicurezza aerea provvedendo affinché le pertinenti informazioni sulla sicurezza siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate e diffuse. L'istituzione di sistemi di segnalazione degli eventi ha per unico obiettivo la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti e non mira a determinare colpe o responsabilità.
2	A2.2.2.1	Le definizioni di cui all'articolo 2 della direttiva n. 2003/42/CE si applicano alle norme e ai requisiti relativi alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile specificati nel presente allegato, se applicabili e pertinenti.
3	A2.2.3.1	Le norme e i requisiti relativi alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile specificati nel presente allegato si applicano a eventi che mettono a rischio o che, in assenza di interventi correttivi, potrebbero mettere a rischio un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.
4(1)	A2.2.4.1	Le parti contraenti esigono che tali eventi siano comunicati alle autorità competenti da tutte le persone coinvolte nell'evento o da tutte le persone in possesso di una licenza conformemente alla legislazione sulla navigazione aerea nonché dai membri dell'equipaggio, anche se non sono coinvolti nell'evento.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
5(1)	A2.2.5.1	Le parti contraenti designano una o più autorità competenti con l'incarico di predisporre un meccanismo per raccogliere, valutare, elaborare e archiviare gli eventi comunicati.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	Le autorità competenti registrano le relazioni raccolte nelle rispettive banche dati. Sono registrati in tali banche dati anche gli incidenti e gli inconvenienti gravi.
6	A2.2.6.1	Israele e gli Stati membri partecipano, quando ciò sia pertinente, a uno scambio di informazioni in materia di sicurezza. La banca dati utilizzata da Israele deve essere compatibile con il software ECCAIRS.
8(1)	A2.2.8.1	Le parti contraenti adottano, conformemente alla propria legislazione nazionale, le misure necessarie per garantire l'adeguata riservatezza delle informazioni che ricevono a norma della direttiva 2003/42/CE. Essi utilizzano tali informazioni unicamente per i fini della direttiva 2003/42/CE.
8(2)	A2.2.8.2	Indipendentemente dal tipo o dalla classificazione dell'evento e dell'incidente o inconveniente grave, l'identità e l'indirizzo di una persona non vengono mai registrati nelle banche dati di cui alla norma A2.2.5.2.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
8(3)	A2.2.8.3	Fatte salve le norme di diritto penale applicabili, le parti contraenti si astengono dal perseguire violazioni della legge non premeditate o commesse inavvertitamente di cui sono venute a conoscenza soltanto perché segnalate nell’ambito di un sistema nazionale di segnalazione obbligatoria di eventi, salvo in caso di negligenza grave.
9	A2.2.9.1	Ciascuna parte contraente istituisce un sistema volontario di segnalazione degli incidenti per facilitare la raccolta di informazioni su lacune potenziali o reali in materia di sicurezza che possono non essere registrate dal sistema obbligatorio di segnalazione degli incidenti.

PARTE B: gestione del traffico aereo

B.1: Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l’istituzione del cielo unico europeo (‘regolamento quadro’) quale modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	L’iniziativa del cielo unico europeo si prefigge l’obiettivo di rafforzare l’attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l’efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale nelle parti contraenti, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente di rotte e di sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basata unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza e di efficienza, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo. Per conseguire tale obiettivo il regolamento n. 549/2004 ha istituito un quadro normativo armonizzato per la creazione del cielo unico europeo.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
			L’applicazione del regolamento 549/2004, e delle misure di cui ai regolamenti di base sul cielo unico europeo, lascia impregiudicate la sovranità delle parti contraenti sul proprio spazio aereo e le esigenze delle stesse per quanto attiene all’ordine pubblico, alla sicurezza nazionale e alle questioni della difesa di cui all’articolo 13. Nel regolamento n. 549/2004 e nelle misure di cui ai regolamenti di base sul cielo unico europeo non rientrano le operazioni e l’addestramento militari. L’applicazione del regolamento n. 549/2004 e delle misure di cui ai regolamenti di base sul cielo unico europeo lascia impregiudicati i diritti e i doveri delle parti contraenti derivanti dalla Convenzione internazionale per l’aviazione civile di Chicago del 1944 ("la Convenzione di Chicago"). In tale contesto un obiettivo supplementare è quello di assistere le parti contraenti nell’adempimento degli obblighi a cui sono soggette ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo la base per un’interpretazione comune e un’attuazione uniforme delle disposizioni della medesima e assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel regolamento n. 549/2004 e nelle relative norme di attuazione.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
2	B.1.2.1	A	Le definizioni di cui all’articolo 2 del regolamento n. 549/2004 si applicano alle norme e requisiti in materia di gestione del traffico aereo specificati nel presente allegato. Tutti i riferimenti agli Stati membri sono intesi come riferimenti alle parti contraenti.
4.1	B.1.4.1	A	Le parti contraenti, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più enti che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal regolamento n. 549/2004 e dalle misure di cui all’articolo 3 del regolamento n. 549/2004.
4.2	B.1.4.2	A	Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea. Tale indipendenza è garantita mediante una separazione adeguata, almeno al livello funzionale, tra le autorità nazionali di vigilanza e i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
4.3	B.1.4.3	A	Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. Ciò è conseguito applicando meccanismi adeguati di gestione e controllo, anche in seno all’amministrazione di una parte contraente. Tuttavia, ciò non impedisce alle autorità nazionali di vigilanza di espletare i propri incarichi nel rispetto delle norme di organizzazione delle autorità nazionali dell’aviazione civile o di altri organismi pubblici.
4.4	B.1.4.4	A	Le parti contraenti provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal regolamento n. 549/2004 in modo efficiente e tempestivo.
9	B.1.9.1	A	Le sanzioni che le parti contraenti comminano per le violazioni del regolamento n. 549/2004 e delle misure di cui ai regolamenti di base sul cielo unico europeo, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi, devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

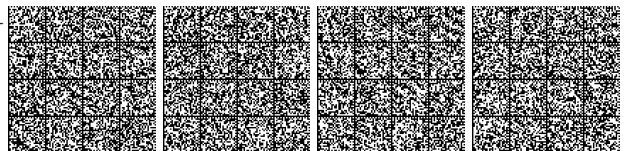
Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
10	B.1.10.1	A	Le parti contraenti, agendo in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale, nell’attuazione del cielo unico europeo.
11.1	B.1.11.1	A	È istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete al fine di migliorare l’efficienza dei servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete. Esso comprende: a) i piani nazionali, compresi obiettivi di prestazione relativi a settori essenziali di sicurezza, ambiente, capacità e efficacia sotto il profilo dei costi, garantendo la coerenza con l’iniziativa del cielo unico europeo; e b) un riesame periodico, un monitoraggio e un’analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
11.2	B.1.11.2	A	Conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all’articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 549/2004, la Commissione può designare Eurocontrol o un altro organismo imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni". L’organo di valutazione delle prestazioni ha il ruolo di assistere, a richiesta, le autorità nazionali di vigilanza nell’attuazione del sistema di prestazioni. La Commissione assicura che l’organo di valutazione delle prestazioni agisca in piena indipendenza quando esegue i compiti che la Commissione gli ha affidato.
11.3 (b)	B.1.11.3	A	I piani nazionali di cui alla norma B.1.11.1 sono elaborati dall’autorità nazionale di vigilanza e adottati dalla parte contraente. I piani in oggetto comprendono obiettivi nazionali vincolanti e un adeguato sistema di incentivi adottato dalla parte contraente. L’elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
11.3(d)	B.1.11.4	A	Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque. Durante detto periodo, e in caso di mancato conseguimento degli obiettivi nazionali, le parti contraenti e/o le autorità nazionali di vigilanza applicano le misure appropriate da essi definite.
11.4	B.1.11.5	A	Al sistema di prestazioni si applicano le seguenti procedure: a) la raccolta, la convalida, l’esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete fornite da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli gestori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, le parti contraenti e Eurocontrol;

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
			b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell’ICAO "Global Air Traffic Management Operational Concept", e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l’ambiente, la capacità e l’efficacia sotto il profilo dei costi, con gli adeguamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e la definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni; c) valutazione degli obiettivi nazionali di prestazione sulla base del piano nazionale; e d) monitoraggio dei piani nazionali di prestazione, compresi adeguati meccanismi di allarme.
11.5	B.1.11.6	A	In fase di elaborazione del sistema di prestazioni occorre tener conto che i servizi di rotta, i servizi presso i terminal e le funzioni di rete sono diversi e che dovrebbero essere trattati di conseguenza, se necessario anche ai fini della valutazione delle prestazioni.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
11.6	B.1.11.7	A	Si applicano le norme di attuazione relative al sistema di prestazione di cui all’allegato IV dell’accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l’UE e Israele.
13	B.1.13.1	A	I regolamenti di base sul cielo unico europeo non impediscono a una parte contraente di applicare le misure che essa ritenga necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o difesa. Siffatte misure sono in particolare quelle che si rivelano indispensabili: - ai fini della sorveglianza dello spazio aereo che è di sua responsabilità, conformemente agli accordi dell’ICAO sulla navigazione aerea regionale, compresa la capacità di scoprire, identificare e valutare tutti gli aeromobili che utilizzano tale spazio aereo, al fine di cercare di salvaguardare la sicurezza dei voli e di adottare disposizioni volte a garantire il rispetto delle esigenze in materia di sicurezza e di difesa, - in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell’ordine pubblico,

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
			- in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato, - per adempiere gli obblighi internazionali che incombono a una parte contraente in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale, - per condurre operazioni militari e di addestramento, comprese le possibilità necessarie per le esercitazioni.

B.2: Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004,
sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")
quale modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
2.1-2	B.2.2.1	A	L'esecuzione di ispezioni e indagini da parte dell'autorità nazionale di vigilanza al fine di monitorare la conformità al regolamento (CE) n. 550/2004, in particolare per quanto attiene al funzionamento sicuro ed efficace dei prestatori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di competenza della parte contraente. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato deve facilitare tali operazioni.
2.3	B.2.2.2	B	Gli accordi in materia di supervisione che garantiscono le ispezioni e le indagini sui prestatori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi in un blocco funzionale di spazio aereo sono sottoscritti dai paesi che partecipano a tale blocco.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
2.4-6	B.2.2.3	A	Gli accordi in materia di vigilanza che garantiscono le ispezioni e le indagini sui prestatori di servizi di navigazione aerea di paesi che forniscono servizi nello spazio aereo di un altro paese sono sottoscritti tra tali paesi. Detti accordi comprendono disposizioni per il trattamento dei casi di non conformità ai requisiti applicabili.
4		A	Si applicano le norme di attuazione relative ai requisiti di sicurezza di cui all'allegato IV dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele.
7.1	B.2.7.1	A	I fornitori di servizi di navigazione aerea sono soggetti a certificazione delle parti contraenti.
7.3	B.2.7.2	A	Le autorità nazionali di vigilanza rilasciano certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea in conformità del regolamento n. 1035/2011 e al diritto nazionale applicabile.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
7.3	B.2.7.3	A	I certificati possono essere rilasciati individualmente per ciascun tipo di servizio di cui all’articolo 2 del regolamento n. 549/2004 o per un gruppo di tali servizi.
7.3	B.2.7.4	A	Il controllo dei certificati è effettuato su base regolare.
7.4 + allegato II	B.2.7.5	A	I certificati indicano i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di navigazione aerea, compreso l’accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo, in particolare riguardo alla sicurezza. La certificazione può essere soggetta unicamente alle condizioni di cui all’allegato II del regolamento n. 550/2004. Tali condizioni devono essere obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
7.5	B.2.7.6	A	Le parti contraenti possono consentire la fornitura di servizi di navigazione aerea senza certificazione quando i movimenti non riguardano principalmente il traffico aereo generale.
7.6	B.2.7.7	B	Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi all'altra parte contraente, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno delle parti contraenti.
7.7	B.2.7.8	A	Le autorità nazionali di vigilanza verificano la conformità con i certificati.
7.7	B.2.7.9	A	Allorché un'autorità nazionale di vigilanza ritiene che il titolare di un certificato non soddisfi più i pertinenti requisiti o condizioni, essa adotta le misure del caso garantendo nel contempo la continuità dei servizi. Dette misure possono includere la revoca del certificato.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
7.8	B.2.7.10	B	Una parte contraente può riconoscere qualsiasi certificato rilasciato in un'altra parte contraente in conformità delle norme e requisiti regolamentari relativi alla gestione del traffico aereo di cui al presente allegato.
8.1	B.2.8.1	A	Le parti contraenti garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine le parti contraenti designano all'interno del loro territorio un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato in corso di validità.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
8.2	B.2.8.2	B	I sistemi giuridici non devono impedire i servizi transfrontalieri esigendo che i fornitori di servizi di navigazione aerea a) siano detenuti, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, da uno Stato o dai suoi cittadini b) abbiano la sede sociale o la sede principale di attività in tale Stato e c) utilizzino esclusivamente le infrastrutture di tale Stato.
8.3	B.2.8.3	A	Le parti contraenti definiscono i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi designati. Gli obblighi possono comportare condizioni per la comunicazione tempestiva di informazioni rilevanti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.
8.4	B.2.8.4	A	Le parti contraenti hanno potere discrezionale sulla scelta di un fornitore di servizi di traffico aereo a condizione che quest’ultimo soddisfi i requisiti e le condizioni indicate nelle norme e requisiti regolamentari relativi alla gestione del traffico aereo di cui al presente allegato.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
8.5	B.2.8.4	B	Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell’articolo 9 bis, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più parti contraenti, le parti contraenti interessate designano congiuntamente, conformemente all’articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 550/2004, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell’istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.
9	B.2.9.1	A	Le parti contraenti possono designare un fornitore di servizi meteorologici affinché fornisca la totalità o una parte dei dati meteorologici in regime di esclusiva per la totalità o una parte dello spazio aereo di loro responsabilità, tenendo conto di considerazioni inerenti alla sicurezza.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
9bis.1	B.2.9bis.1	B	Le parti contraenti adottano tutte le misure necessarie per garantire l’attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell’ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all’efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell’impatto ambientale. Le parti contraenti, in particolare quelle che costituiscono blocchi funzionali di spazio aereo contigui, cooperano quanto più possibile per conformarsi a questa disposizione.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
9bis.2	B.2.9bis.2	B	I blocchi funzionali di spazio aereo, in particolare, devono: a) basarsi su un’analisi dei valori di sicurezza connessi; b) consentire l’uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo; c) assicurare la coerenza con la rete europea delle rotte istituita in virtù dell’articolo 6 del regolamento sullo spazio aereo; d) essere giustificati dal loro valore aggiunto globale, compreso l’uso ottimale delle risorse tecniche e umane, sulla base di analisi costi-benefici; e) assicurare un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo; f) assicurare la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo, ottimizzando fra l’altro le attuali regioni di informazioni di volo; g) essere conformi alle condizioni prescritte dagli accordi regionali conclusi nell’ambito dell’ICAO; h) rispettare gli accordi regionali in essere alla data di entrata in vigore del regolamento 550/2004; e i) facilitare la coerenza con gli obiettivi di prestazione.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
9bis.3	B.2.9bis.3	B	Un blocco funzionale di spazio aereo può essere istituito soltanto in base a un accordo reciproco tra tutte le parti contraenti ed eventualmente tutti i paesi terzi che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo. Prima dell’istituzione di un blocco funzionale di spazio aereo, la o le parti contraenti interessate forniscono all’altra parte contraente ed eventualmente ad altre parti interessate adeguate informazioni e danno loro l’opportunità di presentare osservazioni.
9bis.4	B.2.9bis.4	B	Quando un blocco funzionale di spazio aereo riguarda lo spazio aereo che rientra interamente o parzialmente nella responsabilità di due o più parti contraenti, l’accordo in base al quale è istituito il blocco funzionale di spazio aereo contiene le disposizioni necessarie circa le modalità da seguire per modificare il blocco e le condizioni a cui una parte contraente può ritirarsi dal blocco, comprese le disposizioni transitorie.

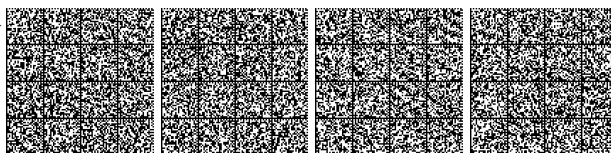
Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
9bis.5	B.2.9bis.5	B	In caso di controversia tra due o più parti contraenti in merito a un blocco funzionale di spazio aereo transfrontaliero, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, le parti contraenti interessate possono congiuntamente deferire la questione al comitato per il cielo unico affinché formuli un parere. Il parere è comunicato alle parti contraenti interessate. Fatta salva la norma B.2.9bis.3, le parti contraenti tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.
10.1	B.2.10.1	A	I fornitori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri fornitori di servizi che sono stati certificati nelle parti contraenti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
10.2	B.2.10.2	A	I fornitori di servizi di navigazione aerea formalizzano i loro rapporti di lavoro mediante accordi scritti o intese giuridiche equivalenti che stabiliscano in dettaglio i compiti e le funzioni assunti da ciascun fornitore e che permettano lo scambio di dati operativi tra tutti i fornitori di servizi per quanto concerne il traffico aereo generale. Tali intese sono notificate alla o alle autorità nazionali di vigilanza interessate.
10.3	B.2.10.3	A	Nei casi che comportano la fornitura di servizi di traffico aereo è richiesta l’approvazione delle parti contraenti interessate. Nei casi che comportano la fornitura di servizi meteorologici è richiesta l’approvazione delle parti contraenti interessate, qualora essi abbiano designato un fornitore in regime di esclusiva, in base alla norma B.2.9.1.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
11	B.2.10.4	A	Nel contesto della politica comune dei trasporti le parti contraenti prendono le iniziative necessarie per garantire che tra le competenti autorità civili e quelle militari si concludano o rinnovino accordi scritti o intese giuridiche equivalenti per quanto riguarda la gestione di specifici blocchi di spazio aereo.
12(1)	B.2.12.1	A	I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
12(2)	B.2.12.2	A	I fornitori di servizi di navigazione aerea pubblicano comunque una relazione annuale e si sottopongono periodicamente ad una revisione contabile indipendente.
12(3)	B.2.12.3	A	Se forniscono gruppi di servizi, i fornitori di servizi di navigazione aerea individuano ed espongono le entrate e le spese derivanti dai servizi di navigazione aerea, ripartite in conformità del sistema di tariffazione applicabile e, se del caso, tengono conti consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero forniti da imprese distinte.
12(4)	B.2.12.4	A	Le parti contraenti designano le autorità competenti che hanno diritto di accesso ai conti dei fornitori di servizi che forniscono servizi nello spazio aereo di loro responsabilità.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
13.1	B.2.13.1	B	Per quanto concerne il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono scambiati in tempo reale tra tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti per facilitare il soddisfacimento delle esigenze operative delle varie parti. I dati sono utilizzati esclusivamente per fini operativi.
13.2	B.2.13.2	B	L’accesso ai pertinenti dati operativi è consentito alle autorità interessate, ai fornitori certificati di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti su base non discriminatoria.
13.3	B.2.13.3	B	I fornitori certificati di servizi, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti stabiliscono le modalità generali di accesso ai rispettivi dati operativi pertinenti diversi da quelli di cui al paragrafo 1. Le autorità nazionali di vigilanza approvano tali modalità. All’occorrenza sono stabilite, per tali modalità, norme dettagliate secondo la procedura di cui all’articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
18.1-18.2	B.2.18.1	A	Le autorità nazionali di vigilanza delle parti contraenti, agendo in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni commerciali o sulle loro componenti di costo. Ciò lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza delle parti contraenti o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l’espletamento dei loro compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali.

B.3: regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo (il regolamento sullo spazio aereo) quale modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
1	B.3.1.1	A	Obiettivo volto a sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti e a stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano lo svolgimento efficiente e sicuro della gestione del traffico aereo. La disciplina dell'uso dello spazio aereo agevola l'esercizio coerente ed omogeneo dei servizi di navigazione aerea ai sensi del regolamento (CE) n. 550/2004 e si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni ICAO EUR e AFI, per il quale le parti contraenti sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del regolamento sulla fornitura di servizi (550/2004). Le parti contraenti possono altresì applicare il regolamento 551/2004 allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che esse ne informino le altre parti contraenti.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
3.1	B.3.3.1	B	Le parti contraenti si prefiggono l'istituzione e il riconoscimento da parte dell'ICAO di un'unica EUIR.
3.2	B.3.3.2	B	L'EUIR è concepita in modo da comprendere lo spazio aereo di competenza delle parti contraenti a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento 551/2004 e può altresì includere lo spazio aereo di paesi terzi europei.
3.3	B.3.3.3	B	L'istituzione dell'EUIR lascia impregiudicata la competenza delle parti contraenti per quanto riguarda la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità in conformità della norma B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	Le parti contraenti restano responsabili nei confronti dell'ICAO entro i limiti geografici delle regioni superiori di informazione di volo e delle regioni di informazione di volo che sono state affidate loro dall'ICAO.

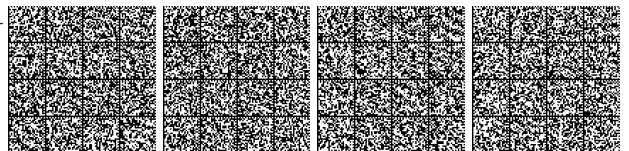
Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
3bis	B.3.3bis.1	A	Si applicano le norme di attuazione relative alle regole sulle informazioni aeronautiche elettroniche di cui all'allegato IV dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele.
4	B.3.4.1	A	Si applicano le norme di attuazione relative alle regole dell'aria e della classificazione dello spazio aereo di cui all'allegato IV dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele.
6.1	B.3.6.1	A	Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali funzioni della rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.
6.2	B.3.6.2	A	Funzioni svolte dal gestore della rete negli ambiti della pianificazione della rete di rotte e della gestione di risorse limitate come pure la possibilità di nominare, ad esempio, Eurocontrol come gestore di rete.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
6.3	B.3.6.3	A	La Commissione può aggiungere ulteriori funzioni a quelle di cui alla norma B.3.6.2, previa opportuna consultazione delle imprese interessate. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del regolamento 551/2004, integrandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all’articolo 5, paragrafo 4 del regolamento quadro.
6.4	B.3.6.4	A	Si applicano le norme di attuazione delle misure di cui all’articolo 6 del regolamento sullo spazio aereo (551/2004), fatta eccezione per quelle di cui all’articolo 6, paragrafi da 6 a 9, del regolamento 551/2004 elencate nell’allegato IV dell’accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l’UE e Israele. Tali norme di attuazione riguardano in particolare: a) il coordinamento e l’armonizzazione dei processi e delle procedure atti a migliorare l’efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche, compresa l’elaborazione di principi e criteri; b) la funzione centrale per coordinare l’individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza nell’ambito delle bande assegnate al traffico aereo generale europeo a sostegno della concezione e gestione della rete del trasporto aereo europeo; .

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
			c) le funzioni di rete supplementari come definite nel piano generale ATM; d) le modalità dettagliate per un processo decisionale improntato alla cooperazione tra le parti contraenti, i fornitori di servizi di navigazione aerea e la funzione di gestione della rete; e) le modalità di consultazione delle parti interessate nell’ambito del processo decisionale tanto a livello nazionale quanto a livello europeo; e f) nell’ambito dello spettro radio assegnato al traffico aereo generale dall’Unione internazionale delle telecomunicazioni, una divisione dei compiti e delle competenze tra la funzione di gestione della rete e i gestori nazionali delle frequenze, garantendo che la funzione di gestione delle frequenze nazionali continui ad effettuare tali assegnazioni di frequenza che non hanno un impatto sulla rete. Per quei casi che hanno un impatto sulla rete, i gestori nazionali delle frequenze collaborano con i responsabili della funzione di gestione della rete per ottimizzare l’uso delle frequenze

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
6.5	B.3.6.5	A	Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui all’articolo 6, paragrafo 2, del regolamento 551/2004 sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.
6.6	B.3.6.6	B	Le parti contraenti affidano a Eurocontrol, o ad altro organismo competente e imparziale, la gestione del flusso di traffico aereo subordinatamente a idonee disposizioni in materia di vigilanza.
6.7	B.3.6.7	A	Si applicano le norme di attuazione relative alla gestione dei flussi di traffico aereo di cui all’allegato IV dell’accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l’UE e Israele.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
7.1	B.3.7.1	A	Tenuto conto dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, le parti contraenti garantiscono l'applicazione uniforme nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo illustrato dall'ICAO e sviluppato da Eurocontrol, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti.
7. 3	B.3.7.2	A	Si applicano le norme di attuazione relative all'uso flessibile dello spazio aereo di cui all'allegato IV dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
8.1	B.3.8.1	A	Nei casi in cui l'applicazione dell'articolo 7 del regolamento 551/2004 dia luogo a difficoltà operative rilevanti, le parti contraenti possono temporaneamente sospendere tale applicazione a condizione che ne informino senza indugio il comitato misto.
8.2	B.3.8.2	A	In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento 551/2004 relativamente allo spazio aereo di responsabilità delle parti contraenti interessate.

B.4: Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità") quale modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
1 + allegato I	B.4.1.1	A	Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il regolamento 552/2004 riguarda l'interoperabilità della EATMN. Esso si applica ai sistemi, ai loro componenti e alle relative procedure specificati nell'allegato I del regolamento 552/2004. L'obiettivo consiste nel garantire l'interoperabilità tra i diversi sistemi, componenti e relative procedure della EATMN, tenendo debitamente conto delle pertinenti norme internazionali e mirando inoltre a garantire una rapida introduzione coordinata, nella gestione del traffico aereo, di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati.
2 + allegato II	B.4.2.1	A	La EATMN, i suoi sistemi, i componenti e le relative procedure sono conformi ai requisiti essenziali che figurano nell'allegato II. I requisiti essenziali sono fissati nell'allegato II del regolamento 552/2004.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
3	B.4.3.1	A	Si applicano le norme di attuazione relative all’interoperabilità di cui all’allegato IV dell’accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l’UE e Israele. Sistemi, componenti e relative procedure sono conformi alle pertinenti norme di attuazione per l’interoperabilità durante tutto il loro ciclo di vita. In particolare, le norme di attuazione per l’interoperabilità: a) determinano i requisiti specifici che integrano o precisano i requisiti essenziali, in particolare in termini di sicurezza, operatività senza discontinuità e qualità delle prestazioni; e/o b) descrivono, se necessario, qualsiasi requisito specifico che integri o precisi i requisiti essenziali, specie per quanto riguarda l’introduzione coordinata di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e convalidati; e/o c) determinano i componenti relativi ai sistemi;

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
			e/o d) descrivono le procedure specifiche di valutazione della conformità a cui partecipano eventualmente gli organismi notificati di cui all’articolo 8 del regolamento 552/2004; dette procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE da utilizzare ai fini della valutazione della conformità o dell’idoneità all’uso dei componenti nonché della verifica dei sistemi; e/o e) precisano le condizioni di attuazione inclusa, se del caso, la data entro la quale tutti i soggetti interessati devono conformarvisi. L’elaborazione, l’adozione e la revisione delle norme di attuazione per l’interoperabilità tengono conto dei costi e dei vantaggi stimati delle soluzioni tecniche atte a soddisfarle per definire le soluzioni più vantaggiose, tenendo debitamente conto del mantenimento di un livello di sicurezza elevato. Ad ogni progetto di norma di attuazione per l’interoperabilità è acclusa una valutazione dei costi e dei vantaggi di tali soluzioni per tutti i soggetti interessati. Le norme di attuazione per l’interoperabilità sono stabilite secondo la procedura di cui all’articolo 8 del regolamento quadro.

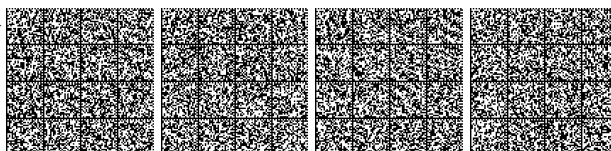
Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
4 (2)		A	Si presume che i sistemi e le relative procedure o i componenti che soddisfano le pertinenti specifiche dell’Unione, i cui numeri di riferimento sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell’Unione europea, siano conformi ai requisiti essenziali e/o alle norme di attuazione per l’interoperabilità.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
5 + allegato III	B.4.5.1	A	I componenti sono corredati della dichiarazione CE di conformità o idoneità all’uso. Gli elementi di tale dichiarazione sono stabiliti nell’allegato III del regolamento 552/2004. Il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nelle parti contraenti assicura e dichiara, per mezzo della dichiarazione CE di conformità o idoneità all’uso, di aver applicato le disposizioni stabilite nei requisiti essenziali e nelle pertinenti norme di attuazione per l’interoperabilità. Si presume che i componenti corredati della dichiarazione CE di conformità o idoneità all’uso siano conformi ai requisiti essenziali e alle pertinenti norme di attuazione per l’interoperabilità. Se del caso, le pertinenti norme di attuazione per l’interoperabilità definiscono i compiti relativi alla valutazione della conformità o idoneità all’uso dei componenti che incombono agli organismi notificati di cui all’articolo 8 del regolamento 552/2004.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
6 + allegato IV	B.4.6.1	A	I sistemi sono sottoposti a verifica CE da parte del fornitore di servizi di navigazione aerea secondo le pertinenti norme di attuazione per l’interoperabilità, al fine di garantire che siano conformi ai requisiti essenziali del regolamento 552/2004 e alle norme di attuazione per l’interoperabilità al momento dell’inserimento nella EATMN. Prima della messa in servizio di un sistema, il relativo fornitore di servizi di navigazione aerea redige una dichiarazione CE di verifica che conferma la conformità e la sottopone all’autorità nazionale di vigilanza unitamente ad un fascicolo tecnico. Gli elementi di tale dichiarazione e del fascicolo tecnico sono indicati nell’allegato IV del regolamento 552/2004. L’autorità nazionale di vigilanza può esigere ogni ulteriore informazione necessaria a verificare detta conformità. Se del caso, le pertinenti norme di attuazione per l’interoperabilità definiscono i compiti relativi alla verifica dei sistemi che incombono agli organismi notificati di cui all’articolo 8 del regolamento 552/2004. La dichiarazione CE di verifica lascia impregiudicate le valutazioni che l’autorità nazionale di vigilanza può ritenere necessario effettuare per motivi diversi dall’interoperabilità.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
6bis	B.4.6bis.1	A	Un certificato rilasciato conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, quando si applica a componenti o sistemi, è considerato, ai fini degli articoli 5 e 6 del regolamento 552/2004, una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, oppure una dichiarazione CE di verifica, se contiene la dimostrazione della conformità ai requisiti essenziali del regolamento 552/2004 e alle norme di attuazione pertinenti per l'interoperabilità.
7.1	B.4.7.1	A	Qualora l'autorità nazionale di vigilanza accerti che: a) un componente corredato della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, o b) un sistema corredato della dichiarazione CE di verifica, non soddisfa i requisiti essenziali e/o le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità, l'autorità nazionale di vigilanza, tenendo debitamente conto della necessità di garantire la sicurezza e la continuità delle operazioni, adotta tutte le misure necessarie per limitare il campo di applicazione del componente o del sistema in questione o per vietarne l'uso da parte dei soggetti che operano sotto la sua responsabilità.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
8.1	B.4.8.1	A	Le parti contraenti notificano al comitato misto gli organismi che hanno designato per svolgere i compiti relativi alla valutazione della conformità o idoneità all'uso di cui all'articolo 5 del regolamento 552/2004, e/o alla verifica di cui all'articolo 6 dello stesso regolamento, indicando il settore di competenza di ciascun organismo e i numeri di identificazione ottenuti dalla Commissione.
8.2	B.4.8.2	A	Le parti contraenti applicano i criteri di cui all'allegato V del regolamento 552/2004 per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi ai criteri suddetti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
8.3 + allegato V	B.4.8.3	A	Le parti contraenti ritirano la notifica di un organismo notificato che non risulta più conforme ai criteri di cui all’allegato V del regolamento 552/2004 e ne informano senza indugio il comitato misto.
8.4	B.4.8.4	A	Fatti salvi i requisiti di cui all’articolo 8, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento 552/2004, le parti contraenti possono decidere di designare come organismi notificati le organizzazioni riconosciute ai sensi dell’articolo 3 del regolamento sulla fornitura di servizi.

B.5: Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE quale modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
3	B.5.3.1	A	Le definizioni di cui all'articolo 3 lettera d) bis, lettera e), lettera f), lettera g), lettera q), lettera r) e lettera s), del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009, si applicano alle norme e requisiti in materia di gestione del traffico aereo specificati nel presente allegato. Tutti i riferimenti agli Stati membri sono intesi come riferimenti alle parti contraenti.
8 ter (1)	B.5.8 ter. 1	A	La fornitura di ATM/ANS deve essere conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
8 ter (2)	B.5.8 ter. 2	A	I fornitori di servizi ATM/ANS devono essere in possesso di un certificato conforme alle disposizioni del regolamento 1035/2011 e al diritto nazionale applicabile. Il certificato è rilasciato se il fornitore dimostra di avere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai privilegi di un fornitore. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute e la portata dei servizi forniti.
8 ter (3)	B.5.8 ter. 3	A	In deroga alla norma B.5.8ter.2, le parti contraenti possono decidere che i fornitori di servizi di informazione di volo sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
8 ter (4)	B.5.8 ter. 4	B	Le misure di cui alla norma B.5.8ter.6 possono imporre l’obbligo del possesso di certificati per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione di sistemi e componenti degli ATM/ANS critici per la sicurezza. Il certificato è rilasciato se le organizzazioni dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai loro privilegi. Il certificato precisa i privilegi riconosciuti.
8 ter (5)	B.5.8 ter. 5	A	Le misure di cui di cui alla norma B.5.8ter.6 possono imporre l’obbligo della certificazione, oppure della convalida da parte del fornitore di ATM/ANS, per sistemi e componenti degli ATM/ANS critici per la sicurezza. Il certificato per detti sistemi e componenti è rilasciato, o la convalida è emessa, se il richiedente dimostra che i sistemi e i componenti sono conformi alle specifiche dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui alla norma B.5.8ter.1.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
8 ter (6)	B.5.8 ter. 6	A	Si applicano le norme di attuazione relative agli ATM/ANS, di cui all'articolo 8, ter, paragrafo 6, del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009 ed elencate nell'allegato IV dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele.
8 quater (1)	B.5.8 quater. 1	A	I controllori del traffico aereo, al pari delle persone e delle organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo, soddisfano i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
8quater (2)	B.5.8 quater.2	A	I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza e di un certificato medico corrispondenti al servizio prestato.
8 quater (3)	B.5.8 quater. 3	A	La licenza di cui alla norma B.5.8quater.2 è rilasciata soltanto se il richiedente dimostra di soddisfare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi alle conoscenze teoriche, alle capacità pratiche, alle conoscenze linguistiche e all'esperienza di cui all'allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.
8 quater (4)	B.5.8 quater. 4	A	Il certificato medico di cui alla norma B.5.8quater.2 è rilasciato soltanto se il controllore del traffico aereo dimostra di soddisfare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali in materia di idoneità medica di cui all'allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009. Il certificato medico può essere rilasciato da esaminatori o centri aeromedici.

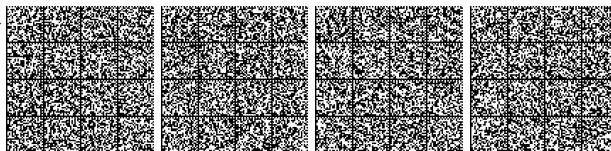
Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
8quater (5)	B.5.8 quater. 5	A	La licenza e il certificato medico rilasciati al controllore del traffico aereo precisano le attribuzioni che gli sono riconosciute e la portata della licenza e del certificato.
8 quater (6)	B.5.8 quater. 6	A	La capacità delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, degli esaminatori aeromedici e dei centri aeromedici di assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni in materia di rilascio di licenze e certificati medici è riconosciuta tramite il rilascio di un certificato.
8 quater (7)	B.5.8 quater. 7	A	Un certificato è rilasciato ai centri di addestramento, agli esaminatori aeromedici e ai centri aeromedici per i controllori del traffico aereo che abbiano dimostrato di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali di cui all’allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell'allegato IV, parte B)	Norma
8 quater (8)	B.5.8 quater. 8	A	Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le capacità dei controllori del traffico aereo sono in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se la persona interessata dimostra di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.
8 quater (9)	B.5.8 quater. 9	A	I dispositivi di simulazione per addestramento devono essere conformi ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.
8 quater (10)	B.5.8 quater. 10	A/B[1]	Si applicano le norme di attuazione di cui all'articolo 10 del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009 ed elencate nell'allegato IV dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele.

[1] Le disposizioni derivanti dalle norme e pratiche raccomandate (SARP - Standard and Recommended Practices) dell'ICAO sono classificate nella categoria A. Tutte le altre disposizioni sono classificate nella categoria B.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
Allegato V ter (1)	B.5. V ter. 1	A	a) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all’articolo 1, paragrafo 2, lettera a), del regolamento 216/2008, in ogni fase del volo o nell’area di movimento di un aeroporto, sono operati nel rispetto delle regole operative applicabili di carattere generale e di eventuali procedure applicabili previste per l’utilizzo dello spazio aereo in questione. b) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all’articolo 1, paragrafo 2, lettera a), del regolamento 216/2008, sono dotati dei componenti prescritti e operati in conformità. Anche i componenti del sistema ATM/ANS devono essere conformi ai requisiti di cui al punto 3 dell’allegato V ter del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.
Allegato V ter (2)	B.5. V ter. 2	A	Requisiti essenziali di cui all’allegato V ter, punto 2, del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Categoria (sezione A o sezione B dell’allegato IV, parte B)	Norma
Allegato V ter (3)	B.5. V ter. 3	A	Requisiti essenziali di cui all’allegato V ter, punto 3, del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.
Allegato V ter (4)	B.5: V ter. 4	A/B[1]	Requisiti essenziali di cui all’allegato V ter, punto 4, del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.
Allegato V ter (5)	B.5. V ter. 5	A	Requisiti essenziali di cui all’allegato V ter, punto 5, del regolamento 216/2008, quale modificato dal regolamento 1108/2009.

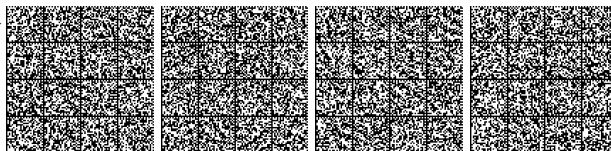
[1] Le disposizioni derivanti dalle norme e pratiche raccomandate (SARP - Standard and Recommended Practices) dell’ICAO sono classificate nella categoria A. Tutte le altre disposizioni sono classificate nella categoria B.

PARTE C: ambiente

C.1: Direttiva 2002/30/CE
che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative
ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
3	C.1.3.1	Le parti contraenti garantiscono che vi siano autorità competenti responsabili per le questioni relative all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti.
4	C.1.4.1	Le parti contraenti adottano un approccio equilibrato nell'affrontare i problemi di inquinamento acustico negli aeroporti situati nel loro territorio. Possono inoltre prendere in considerazione incentivi economici quale misura per la gestione del rumore.
	C.1.4.2	Quando prendono in considerazione l'adozione di restrizioni operative, le autorità competenti tengono pienamente conto dei costi e benefici probabili che possono derivare dalle diverse misure disponibili, nonché delle caratteristiche specifiche di ciascun aeroporto.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
	C.1.4.3	Le misure o le combinazioni di misure adottate non devono essere più restrittive di quanto risulti necessario per conseguire l'obiettivo ambientale definito per un determinato aeroporto. Esse non introducono discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo o del costruttore di aeromobili.
	C.1.4.4	Le restrizioni operative basate sulle prestazioni sono fondate sulle emissioni acustiche dell'aeromobile determinate dalla procedura di certificazione applicata conformemente all'allegato 16, volume 1, della convenzione sull'aviazione civile internazionale.
5 + allegato II, punti 1-3	C.1.5.1	Quando viene presa in considerazione una decisione in materia di restrizioni operative si tiene conto delle informazioni specificate nell'allegato II, punti da 1 a 3, della direttiva 2002/30/CE, per quanto opportuno e possibile, in relazione alle restrizioni operative di cui trattasi e alle caratteristiche dell'aeroporto.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
7	C.1.7.1	Le regole di valutazione delle restrizioni operative non si applicano: a) alle restrizioni operative esistenti alla data di applicazione della presente norma convalidata da una decisione del comitato misto, come specificato nell'allegato II, punto 5, dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'UE e Israele; b) alle modifiche tecniche di minore entità apportate alle restrizioni operative parziali che non hanno alcuna incidenza significativa sul piano dei costi per i vettori aerei in un determinato aeroporto e che sono state introdotte dopo l'applicazione della presente norma, come menzionato in precedenza.
9	C.1.9.1	Caso per caso, le parti contraenti possono autorizzare, negli aeroporti situati sul loro territorio, singole attività di velivoli che non potrebbero effettuarsi sulla base delle altre disposizioni della direttiva 2002/30/CE. Nella fattispecie: a) velivoli le cui singole attività siano di carattere talmente eccezionale che sarebbe irragionevole negare una deroga temporanea; b) velivoli utilizzati per voli non aventi fini di lucro per trasformazioni, riparazioni o attività di manutenzione.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
10	C.1.10.1	Le parti contraenti garantiscono che, ai fini dell'applicazione delle restrizioni operative siano definite procedure di consultazione delle parti interessate in conformità del diritto nazionale applicabile.
11	C.1.11.1	Una parte contraente comunica sollecitamente all'altra parte contraente le nuove restrizioni operative che ha deciso di introdurre in un aeroporto sul suo territorio.
12	C.1.12.1	Le parti contraenti garantiscono il diritto di presentare ricorso contro le decisioni relative a restrizioni operative davanti a un organismo competente in tal senso e diverso dall'autorità che ha adottato la decisione contestata, conformemente alla legislazione e alle procedure nazionali.
Allegato II, punti 1-3		Informazioni di cui alla norma C.1.5.1.

C.2: Direttiva 2006/93/CE

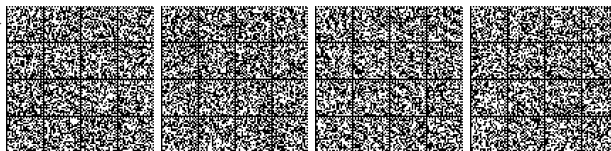
sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988)

Numero dell'articolo	Norma n.	Norma
1	C.2.1.1	Applicabilità: a. aeromobili con massa massima al decollo (MTOM) di 34 000 kg o superiore; oppure b. aeromobili con allestimento interno certificato per più di diciannove posti passeggeri.
2	C.2.2.2	Gli aerei subsonici civili a reazione devono essere conformi alle norme di cui all'allegato 16, volume 1, parte II, capitolo 3 della Convenzione.
3	C.2.3.1	Deroghe al requisito che impone di operare gli aerei subsonici civili a reazione conformemente alle norme di cui all'allegato 16, volume 1, parte II, capitolo 3 della Convenzione, possono essere concesse nel caso di: a) aeromobili che presentano un interesse storico; b) aeromobili il cui utilizzo riveste un carattere talmente eccezionale da rendere ingiustificato il rifiuto di una deroga temporanea; e c) aeromobili che effettuano voli non commerciali a scopo di modifica, riparazione o manutenzione.

Numero dell’articolo	Norma n.	Norma
3	C.2.3.2	Una parte contraente comunica alle autorità delle altre parti contraenti le deroghe accordate nei casi di interesse storico. Ogni parte contraente riconosce le deroghe accordate da un altro Stato membro per aeromobili iscritti nel registro di detto Stato.
5	C.2.5.1	Le parti contraente decidono misure adeguate di applicazione in relazione alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate a norma della direttiva 2006/93/CE e adottano tutte le misure necessarie per assicurare che tali misure siano poste in atto. Le misure in parola devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

PARTE D: responsabilità del vettore aereo

D.1: Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti quale modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002

Numero dell'articolo	Norma n.	Norma
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	Le definizioni di cui all'articolo 2 si applicano alle norme e requisiti regolamentari relativi alla responsabilità del vettore aereo nei casi di incidente specificati nel presente allegato.
3	D.1.3.1	Applicazione, anche ai voli interni, della Convenzione di Montreal del 1999 da parte delle parti contraenti.
5	D.1.5.1	Le parti contraenti garantiscono che i vettori aerei eroghino pagamenti anticipati alle persone fisiche che ne hanno diritto, nella misura in cui tali pagamenti siano necessari per far fronte a immediate necessità economiche e in proporzione al danno subito.
6	D.1.6.1	Le parti contraenti garantiscono che tutti i vettori aerei mettano a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio.

PARTE E: diritti dei consumatori

E.1: Direttiva 90/314/CEE
concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
1	E.1.1.1	Ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle parti contraenti relative ai viaggi, alle vacanze e ai circuiti "tutto compreso" venduti o offerti in vendita nel territorio delle parti contraenti.
2	E.1.2.1	Le definizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 90/314/CEE si applicano alle norme e ai requisiti relativi ai viaggi, alle vacanze e ai circuiti "tutto compreso" specificati nel presente allegato, se applicabile e appropriato. Ai fini del presente allegato si applica la seguente definizione di "tutto compreso": "servizio tutto compreso": la prefissata combinazione di almeno due degli elementi in appresso, venduta o offerta in vendita ad un prezzo forfettario: a) trasporto; b) alloggio; c) altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del "tutto compreso". La fatturazione separata di vari elementi di uno stesso servizio tutto compreso non dispensa l'organizzatore o il venditore dal rispetto degli obblighi del presente allegato.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
3	E.1.3.1	L'organizzatore e il venditore devono fornire informazioni complete e accurate. Qualora venga messo a disposizione del consumatore un opuscolo, esso deve indicare in maniera leggibile, chiara e precisa il prezzo, nonché le informazioni adeguate per quanto riguarda: a) la destinazione, i mezzi, le caratteristiche e le categorie di trasporto utilizzati; b) il tipo di sistemazione, l'ubicazione, la categoria turistica o il livello di confort e le caratteristiche principali della stessa, la sua approvazione e classificazione turistica; c) i pasti forniti (meal plan); d) l'itinerario; e) le informazioni di carattere generale in materia di passaporto e visti e le formalità sanitarie necessarie per effettuare il viaggio e il soggiorno;

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
		f) l'importo o la percentuale del prezzo da versare come acconto e le scadenze per il versamento del saldo; g) l'indicazione che occorre un numero minimo di partecipanti per effettuare il servizio tutto compreso e, in tal caso, la data limite per informare il consumatore in caso di annullamento. Le informazioni fornite sono vincolanti ad eccezione dei casi in cui: - prima della conclusione del contratto siano state chiaramente comunicate al consumatore modifiche delle prestazioni stesse; in questo caso l'opuscolo deve fare esplicito riferimento a quanto sopra; - si apportino successivamente modifiche in seguito ad un accordo tra le parti del contratto.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(1), 4(2)	E.1.4.1	L'organizzatore e/o il venditore forniscono al consumatore, per iscritto o in qualsiasi altra forma appropriata, prima della conclusione del contratto, le informazioni di carattere generale concernenti le condizioni applicabili in materia di passaporti e visti, in particolare per quanto riguarda i termini per ottenerli, nonché le informazioni sulle formalità sanitarie necessarie per effettuare il viaggio ed il soggiorno. L'organizzatore e/o il venditore devono fornire al consumatore, per iscritto o in qualsiasi altra forma appropriata, in tempo prima dell'inizio del viaggio, le informazioni seguenti: i) orari, località di sosta intermedia e coincidenze; posto assegnato al viaggiatore (ad esempio, cabina o cuccetta sulla nave, carrozza con cuccette o vagone letto sul treno); ii) nome, indirizzo e numero di telefono della rappresentanza locale dell'organizzatore e/o del venditore o, se non esiste, nome, indirizzo e numero di telefono degli uffici locali ai quali il consumatore può rivolgersi in caso di difficoltà. Se tali rappresentanti e organismi non esistono, il consumatore deve in ogni caso disporre di un numero telefonico di emergenza o di qualsiasi altra informazione che gli consenta di entrare in contatto con l'organizzatore e/o il venditore;

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
		iii) per i viaggi e i soggiorni di minorenni all'estero, informazioni che consentano di stabilire un contatto diretto con il giovane o il responsabile locale del suo soggiorno. A seconda dei singoli pacchetti "tutto compreso", e nella misura in cui ciò sia rilevante per gli stessi, il contratto deve contenere quantomeno gli elementi elencati di seguito: a) la destinazione o destinazioni del viaggio; qualora sia previsto un soggiorno frazionato, e la durata del medesimo, con relative date di inizio e fine; b) i mezzi, le caratteristiche e le categorie di trasporto utilizzate, data, ora e luogo della partenza e del ritorno; c) quando il servizio tutto compreso include la sistemazione alberghiera, l'ubicazione, la categoria turistica o il livello di confort nonché le principali caratteristiche, la conformità alla regolamentazione dello Stato ospitante in questione, il numero dei pasti forniti (meal plan); d) se il servizio tutto compreso richiede per la sua effettuazione un numero minimo di persone, in questo caso, la data limite per informare il consumatore in caso di annullamento; e) l'itinerario; f) le visite, le escursioni o altri servizi inclusi nel prezzo totale pattuito del servizio tutto compreso; g) il nome e l'indirizzo dell'organizzazione, del venditore e, se del caso, dell'assicuratore;

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
		h) il prezzo del servizio tutto compreso, l'indicazione di qualsiasi eventuale revisione del prezzo ai sensi della norma E.1.4.2 e l'indicazione degli eventuali diritti e tasse su determinati servizi (tasse di atterraggio, di sbarco e di imbarco nei porti e negli aeroporti, tasse di soggiorno) se esse non sono incluse nel prezzo del servizio tutto compreso; i) le scadenze e le modalità di pagamento; j) le esigenze particolari che il consumatore ha fatto conoscere all'organizzatore o al venditore al momento della prenotazione e che le due parti hanno accettato; k) i termini entro cui il consumatore deve presentare reclamo per l'inadempimento o la inadeguata esecuzione del contratto. Tutte le clausole contrattuali sono enunciate per iscritto o in ogni altra forma comprensibile ed accessibile per il consumatore e devono essergli comunicate prima della conclusione del contratto; il consumatore deve ricevere una copia di tali clausole.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(4)	E.1.4.2	Divieto di modificare il prezzo a meno che il contratto non preveda espressamente la possibilità di una revisione sia al rialzo che al ribasso e indichi le modalità di calcolo precise ma solo per tener conto delle variazioni nei: - costi di trasporto, compreso il costo del carburante; - diritti e tasse su certi servizi, quali tasse di atterraggio, di sbarco o di imbarco nei porti e negli aeroporti; - tassi di cambio applicati al servizio tutto compreso in questione; - costi di sistemazione in albergo. Per un periodo di tempo fisso, che deve essere specificato nella legislazione pertinente delle parti contraenti, precedente la data prevista per la partenza, il prezzo stabilito nel contratto non può essere aumentato qualora il consumatore abbia già versato l’intero importo del servizio tutto compreso.
4(5)	E.1.4.3	Qualora intervenga una modifica delle clausole essenziali del contratto prima della partenza, il consumatore ha il diritto di: - recedere dal contratto senza pagamento di penali; - oppure accettare una clausola aggiuntiva al contratto la quale precisi le modifiche apportate e la loro incidenza sul prezzo.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(6)	E.1.4.4	In caso di annullamento del servizio tutto compreso prima della data prevista per la partenza per ragioni non imputabili al consumatore, quest’ultimo ha diritto: a) di usufruire di un altro servizio tutto compreso di qualità equivalente o superiore qualora l’organizzatore e/o il venditore sia in grado di proporglielo. Se il servizio tutto compreso è di qualità inferiore, l’organizzatore deve rimborsare al consumatore la differenza di prezzo; b) oppure di essere rimborsato quanto prima della totalità dell’importo da lui pagato in applicazione del contratto. In tal caso, ove indicato, egli ha diritto ad essere indennizzato dall’organizzatore o dal venditore, secondo quanto dispone la legge della parte contraente interessata, per inadempienza contrattuale, tranne nel caso in cui: i) il servizio tutto compreso sia annullato a motivo di un numero di prenotazioni inferiore al numero minimo di partecipanti richiesto, sempre che il consumatore sia informato dell’annullamento, per iscritto, entro i termini indicati nella descrizione del servizio tutto compreso; oppure ii) l’annullamento, ad esclusione dell’eccesso di prenotazioni ("overbooking"), sia dovuto a cause di forza maggiore, ossia a circostanze esterne a chi le adduce, anormali e imprevedibili, le cui conseguenze non si sarebbero potute evitare nonostante ogni diligenza impiegata.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(7)	E.1.4.5	Se, dopo la partenza, una parte significativa dei servizi contemplati dal contratto non viene fornita oppure l’organizzatore si rende conto di non essere in grado di fornirla, il consumatore ha il diritto di ottenere: soluzioni alternative senza supplemento di prezzo a suo carico, affinché il servizio tutto compreso possa continuare e, se del caso, un risarcimento a copertura della differenza tra le prestazioni previste e quelle fornite. Se non è possibile alcuna soluzione alternativa o se il consumatore non l’accetta per validi motivi, l’organizzatore, ove necessario, fornisce senza supplemento al consumatore un mezzo di trasporto equivalente per il ritorno al luogo di partenza o ad altro luogo convenuto e, ove indicato, lo risarcisce.
5(1)	E.1.5.1	Le parti contraenti prendono le misure necessarie per garantire che l’organizzatore e/o il venditore parte del contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi risultanti dal contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da lui stesso sia che debbano essere eseguiti da altri prestatori di servizi, fatto salvo il diritto dell’organizzatore e/o del venditore di rivalersi presso questi altri prestatori di servizi.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
5(2)-5(4)	E.1.5.2	Il consumatore ha il diritto di essere indennizzato in caso di inadempimento o inadeguata esecuzione del contratto, a meno che non siano soddisfatte determinate condizioni di cui alla direttiva 90/314/CEE. L'organizzatore e/o il venditore parte del contratto devono agire con la massima sollecitudine per prestare assistenza al consumatore in difficoltà, anche quando essi non siano responsabili, in quanto i problemi sopraggiunti sono attribuibili all'inadempimento di una terza parte che non partecipa alla fornitura dei servizi oggetto del contratto, ed sono imprevedibili o inevitabili o dovuti a cause di forza maggiore, quali definite nella norma E.1.4.4, o a un evento che l'organizzatore e/o il venditore o il fornitore di servizi non potevano, pur con tutta la necessaria diligenza, prevedere o risolvere.
6	E.1.6.1	In caso di reclamo, l'organizzatore e/o il venditore devono adoperarsi sollecitamente per trovare soluzioni appropriate.

E.3: Regolamento (CE) n. 261/2004

che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri

in caso di negato imbarco e di cancellazione del volo o di ritardo prolungato

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
1	E.3.1.1	Fissazione di diritti minimi per i passeggeri nei casi di: a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti; b) cancellazione del volo; c) ritardo del volo.
2	E.3.2.1	Le definizioni di cui all’articolo 2 del regolamento (CE) n. 261/2004 si applicano alle norme e requisiti relativi alla fissazione di regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione o di ritardo prolungato del volo, quali specificate nel presente allegato, se appropriate e applicabili.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
3(2)-(3)	E.3.3.1	Le norme e requisiti regolamentari si applicano a condizione che i passeggeri: a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all’articolo 5 del regolamento (CE) n. 261/2004, si presentino all’accettazione: - secondo le modalità stabilite e all’ora precedentemente indicata dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, e sia dimostrato che il passeggero ha ricevuto la notifica o qualora non sia indicata l’ora, - non oltre un lasso di tempo fisso da determinare nelle pertinente legislazione della parte contraente prima dell’ora di partenza pubblicata oppure b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo. Le norme e i requisiti regolamentari non si applicano ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(1)	E.3.4.1	Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l’imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari devono ricevere assistenza in conformità dell’articolo 8 del regolamento n. 261/2004. Tale assistenza si aggiunge ai benefici menzionati nella presente norma.
4(2)	E.3.4.2	Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l’imbarco dei passeggeri rimanenti titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l’imbarco a passeggeri non consenzienti.
4(3)	E.3.4.3	In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede a versare loro una compensazione pecuniaria e presta loro assistenza (ai passeggeri viene offerta la scelta tra il rimborso del prezzo del biglietto unitamente, se del caso, a un volo di ritorno, o l’imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, oppure l’imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, in una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti, pasti e bevande, due chiamate telefoniche e l’uso di fax o posta elettronica, sistemazione alberghiera, se necessario, e trasporto tra l’aeroporto e il luogo di sistemazione del passeggero), in conformità della pertinente legislazione delle parti contraenti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
5(1)	E.3.5.1	In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati: a) viene offerta assistenza dal parte del vettore aereo operativo ((i) scelta tra il rimborso del prezzo del biglietto unitamente, se del caso, a un volo di ritorno, o l’imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, oppure l’imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, in una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti, e ii) in caso di imbarco su volo alternativo, pasti e bevande, due chiamate telefoniche e l’uso di fax o posta elettronica, come pure la sistemazione alberghiera, se necessario, e il trasporto tra l’aeroporto e il luogo di sistemazione) e b) hanno il diritto di ottenere una compensazione pecuniaria da parte vettore aereo operativo, a meno che la cancellazione del volo non sia stata loro comunicata con ampio anticipo sull’orario di partenza previsto (un lasso di tempo determinato che deve essere stabilito nella pertinente legislazione della parte contraente) o siano stati informati in una fase successiva e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo per raggiungere la destinazione finale entro un lasso di tempo determinato (vicino agli orari di partenza e di arrivo previsti) che deve essere stabilito nella pertinente legislazione della parte contraente.
5(2)	E.3.5.2	Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

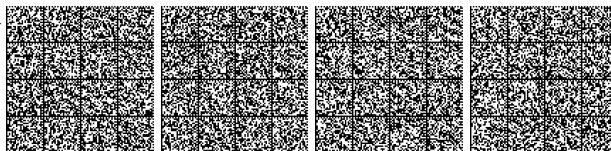
Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
5(3)	E.3.5.3	Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.
5(4)	E.3.5.4	L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo.
6	E.3.6.1	Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato di due ore o più, rispetto all'orario di partenza previsto, il vettore aereo operativo presta assistenza ai passeggeri (pasti e bevande, due chiamate telefoniche e l'uso di fax o posta elettronica); quando il ritardo è di almeno cinque ore, il passeggero può scegliere se aspettare il volo originario o optare per il rimborso del costo del biglietto unitamente a, se del caso, un volo di ritorno e per un ulteriore pernottamento in albergo, quando siano richiesti uno o più pernottamenti, e il trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
7	E.3.7.1	Quando i passeggeri hanno diritto a una compensazione, quest'ultima ammonta a: a) 1 250 NIS o 250 EUR per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 2 000 chilometri; b) 2 000 NIS o 400 EUR per le tratte aeree comprese tra 2 000 e 4 500 chilometri; c) 3 000 NIS o 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b). Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo, l'ora di arrivo del quale non superi l'ora prevista di arrivo del volo originariamente prenotato di un lasso di tempo determinato che deve essere stabilito nella pertinente legislazione della parte contraente, il vettore aereo operativo può ridurre la compensazione del 50%. La compensazione pecuniaria è pagata in contanti, mediante bonifico bancario elettronico o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
8(3)	E.3.8.1	Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti e un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l’imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall’aeroporto di arrivo all’aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o a un’altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo.
10(1)	E.3.10.1	Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe superiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, non può esigere alcun pagamento supplementare.
10(2)	E.3.10.2	Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, provvede al rimborso in conformità della pertinente legislazione della parte contraente.
11(1)	E.3.11.1	I vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o cani da accompagnamento certificati, nonché ai bambini non accompagnati.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	In caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardi, le persone con mobilità ridotta e i loro eventuali accompagnatori nonché i bambini non accompagnati hanno diritto a ricevere al più presto assistenza. Nel fornire assistenza il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
12	E.3.12.1	Le norme di cui al regolamento 261/2004 lasciano impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del regolamento 261/2004 può essere detratto da detto risarcimento. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, le disposizioni che precedono non si applicano ai passeggeri che hanno rinunciato volontariamente a una prenotazione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento 261/2004.
13	E.3.13.1	Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del regolamento 261/2004, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il regolamento 261/2004 non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso a un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
14(1)	E.3.14.1	Il vettore aereo operativo provvede affinché nella zona di registrazione sia affisso, in modo chiaramente visibile e leggibile per i passeggeri, un avviso contenente il testo seguente (o di contenuto analogo): "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o in ritardo, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che enumera i diritti del passeggero, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza".
14(2)	E.3.14.2	Se nega l’imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo presenta ad ogni passeggero interessato un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del regolamento 261/2004. Analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo significativo.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
15	E.3.15.1	Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto. Qualora una clausola restrittiva o derogatoria sia applicata contro un passeggero o costui non sia stato correttamente informato dei suoi diritti e abbia pertanto accettato una compensazione inferiore a quella prevista dal regolamento 261/2004, il passeggero ha comunque il diritto di avviare le necessarie procedure dinanzi ai tribunali o organi competenti per ottenere una compensazione integrativa.
16	E.3.16.1	Le parti contraenti garantiscono l’applicazione delle norme e requisiti regolamentari citati che derivano dal regolamento 261/2004. Le misure di esecuzione, che possono comprendere misure di esecuzione basate su sentenze giudiziarie nel settore del diritto civile, devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

E.4: Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
1(1)	E.4.1.1	Fissazione di una serie di regole per la tutela e l'assistenza delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, sia per tutelarle dalla discriminazione che per garantire loro assistenza.
2	E.4.2.1	Le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1107/2006 si applicano alle norme e ai requisiti relativi ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, specificate nel presente allegato, se applicabili e appropriate.
3	E.4.3.1	I vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici non possono rifiutare, adducendo la disabilità, la prenotazione di un volo o l'imbarco di una persona disabile o a mobilità ridotta, se tale persona dispone di una prenotazione e di un biglietto validi.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(1)	E.4.4.1	I vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici possono rifiutare, adducendo la disabilità, la prenotazione di un volo o l’imbarco di una persona disabile o a mobilità ridotta: a) per rispettare gli obblighi in materia di sicurezza stabiliti dal diritto nazionale o internazionale o per rispettare gli obblighi in materia di sicurezza stabiliti dall’autorità che ha rilasciato il certificato di operatore aereo al vettore aereo in questione; b) se le dimensioni dell’aeromobile o dei suoi portelloni rendono fisicamente impossibile l’imbarco o il trasporto della persona disabile o a mobilità ridotta. Qualora una prenotazione non sia accettata per i motivi indicati alle lettere a) o b), il vettore aereo, il suo agente o l’operatore turistico si prodigano ragionevolmente per proporre un’alternativa accettabile alla persona in questione. Alla persona con disabilità o a mobilità ridotta, cui sia stato rifiutato l’imbarco a causa della disabilità o mobilità ridotta, e all’eventuale accompagnatore, viene offerto il diritto al rimborso o a un volo alternativo, come previsto dall’articolo 8 del regolamento n. 261/2004. Il diritto di scelta fra un volo di ritorno e un volo alternativo è condizionato al rispetto di tutti gli obblighi in materia di sicurezza.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(2)	E.4.4.2	Al fine di rispettare i requisiti applicabili in materia di sicurezza stabiliti dal diritto nazionale o internazionale o i requisiti di sicurezza stabiliti dall'autorità che ha rilasciato il certificato di operatore aereo al vettore aereo in questione, i vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici possono esigere che la persona con disabilità o a mobilità ridotta sia accompagnata da un'altra persona in grado di fornire l'assistenza richiesta dalla persona con disabilità o a mobilità ridotta.
4(3)	E.4.4.3	Obbligo per i vettori aerei e loro agenti di comunicare ai passeggeri con disabilità le norme di sicurezza da loro applicate al trasporto di persone disabili e di persone a mobilità ridotta, nonché le eventuali restrizioni al loro trasporto o al trasporto di attrezzature per la mobilità dovute alle dimensioni dell'aeromobile. Un operatore turistico mette a disposizione le norme di sicurezza e le restrizioni per i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso" che esso organizza, vende o propone.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
4(4)	E.4.4.4	Quando un vettore aereo, un suo agente o un operatore turistico esercitano una deroga in virtù delle norme E.4.4.1 o E.4.4.2, comunicano immediatamente alla persona con disabilità o mobilità ridotta le ragioni alla base della loro decisione. A richiesta, i vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici comunicano tali ragioni per iscritto alla persona disabile o alla persona a mobilità ridotta entro un lasso di tempo determinato, ma il più breve possibile, dopo la presentazione della richiesta; tale lasso di tempo deve essere specificato nella pertinente legislazione della parte contraente, tenendo conto degli interessi delle persone a mobilità ridotta.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	Il gestore aeroportuale, tenendo conto delle condizioni locali, designa i punti di arrivo e di partenza all'interno del perimetro aeroportuale, o in una zona sotto il controllo diretto del gestore aeroportuale, sia all'interno sia all'esterno dei terminal, presso cui le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta possano agevolmente annunciare il proprio arrivo in aeroporto e chiedere assistenza. I punti di arrivo e partenza devono essere segnalati in modo chiaro e fornire, in formato accessibile, le informazioni di base sull'aeroporto.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
6(1)	E.4.6.1	I vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici adottano tutte le misure necessarie per fare in modo di ricevere le notifiche di richiesta di assistenza da parte delle persone con disabilità o a mobilità ridotta in tutti i loro punti vendita nel territorio delle parti contraenti cui si applica il trattato, compresa la vendita per telefono o via Internet.
6(2)-6(3)	E.4.6.2	Quando un vettore aereo, un suo agente o un operatore turistico ricevono una notifica preventiva di richiesta di assistenza, trasmettono le informazioni in questione prima dell’ora di partenza del volo pubblicata: a) ai gestori degli aeroporti di partenza, arrivo e transito, e b) al vettore effettivo del volo, qualora la prenotazione non sia stata effettuata con il vettore in questione, salvo che l’identità del vettore sia sconosciuta al momento della notifica, nel qual caso le informazioni sono trasmesse non appena praticabile. Le definizioni e le specifiche esatte del termine "notifica preventiva" sono stabilite dalle pertinenti regole e procedure delle parti contraenti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
6(4) + allegato I		Non appena possibile dopo la partenza del volo, il vettore aereo operativo comunica al gestore dell’aeroporto di destinazione, qualora sia situato nel territorio di una parte contraente, il numero di persone con disabilità e di persone a mobilità ridotta presenti su detto volo che richiedono l’assistenza di cui all’allegato I del regolamento 1107/2006, specificando la natura dell’assistenza necessaria.
7(1)	E.4.7.1	Quando una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta si presenta in un aeroporto per un viaggio aereo, spetta al gestore aeroportuale garantire la prestazione dell’assistenza di cui all’allegato I del regolamento 1107/2006, in modo che la persona possa prendere il volo per cui è in possesso di una prenotazione, a condizione che la richiesta di assistenza per le esigenze particolari della persona in questione siano state notificate preventivamente al vettore aereo, al suo agente o all’operatore turistico. Tale notifica deve indicare anche il volo di ritorno, se il volo di andata e quello di ritorno sono stati acquistati con lo stesso vettore aereo. Le definizioni e le specifiche esatte del termine "notifica preventiva" sono stabilite dalle pertinenti regole e procedure delle parti contraenti.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
7(2)	E.4.7.2	Qualora sia richiesto l'utilizzo di un cane da assistenza riconosciuto, tale utilizzo è reso possibile purché ne sia fatta notifica al vettore aereo, al suo agente o all'operatore turistico, in conformità delle norme nazionali applicabili al trasporto di cani da assistenza a bordo degli aerei, ove tali norme sussistano.
7(3)	E.4.7.3	In caso di mancata notifica a norma delle pertinenti regole nazionali, il gestore compie tutti gli sforzi ragionevoli per offrire assistenza in modo che la persona in questione possa imbarcarsi sul volo da essa prenotato.
7(4)	E.4.7.4	Le disposizioni della norma E.4.7.1 si applicano a condizione che: a) la persona si presenti nei tempi previsti al banco di registrazione e b) la persona si presenti nei tempi previsti nel punto all'interno del perimetro aeroportuale designato conformemente alla norma E.4.5.1. Le definizioni e le specifiche esatte del termine "nei tempi previsti" sono stabilite dalle pertinenti regole e procedure delle parti contraenti.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
7(5)	E.4.7.5	Qualora una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta transiti in un aeroporto di una parte contraente, o sia trasferita da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per cui è in possesso di una prenotazione su un altro volo, spetta al gestore garantire la prestazione dell’assistenza di cui all’allegato I del regolamento n. 1107/2006, in modo che la persona in questione possa prendere il volo per cui è in possesso di una prenotazione.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	Quando una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta arriva in un aeroporto di una parte contraente, spetta al gestore aeroportuale assicurare l’assistenza di cui all’allegato I del regolamento 1107/2006, in modo che la persona in questione possa raggiungere il punto di partenza dall’aeroporto di cui alla norma E.4.5.1. L’assistenza fornita corrisponde, nella misura del possibile, alle esigenze specifiche del singolo passeggero.

Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
8	E.4.8.1	Spetta al gestore aeroportuale garantire, senza oneri aggiuntivi, alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta l'assistenza di cui all'allegato I del regolamento 1107/2006. Il gestore può fornire direttamente l'assistenza. In alternativa, mantenendo la propria responsabilità e sempre in conformità dei livelli di qualità di cui alla norma E.4.9.1, il gestore può subappaltare tale fornitura di servizi a una o più parti. In cooperazione con gli utenti dell'aeroporto, per il tramite del comitato degli utenti aeroportuali, ove presente, il gestore aeroportuale può sottoscrivere un tale contratto o contratti di propria iniziativa o su richiesta, anche del vettore aereo, tenendo conto dei servizi esistenti nell'aeroporto in questione. Qualora rifiuti una siffatta richiesta, il gestore aeroportuale fornisce una giustificazione scritta.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
9	E.4.9.1	Ad eccezione degli aeroporti con un transito annuo di passeggeri commerciali inferiore a 150 000 unità, il gestore fissa norme di qualità per l’assistenza di cui all’allegato I del regolamento 1107/2006 e stabilisce le risorse necessarie per rispettarle, in cooperazione con gli utenti aeroportuali, mediante il comitato degli utenti aeroportuali, ove presente, e delle organizzazioni che rappresentano i passeggeri disabili e i passeggeri a mobilità ridotta. Nel fissare dette norme, si tiene pienamente conto delle politiche e dei codici di condotta riconosciuti a livello internazionale riguardanti l’agevolazione del trasporto di persone con disabilità o a mobilità ridotta, in particolare il codice di buona condotta dell’ECAC per l’assistenza a terra di persone a mobilità ridotta. Il gestore aeroportuale pubblica le proprie norme di qualità. Un vettore aereo e il gestore aeroportuale possono concordare che, per i passeggeri che il vettore aereo in questione trasporta da e verso l’aeroporto, il gestore fornisce un’assistenza di livello superiore a quello previsto dalle norme precitate o servizi supplementari rispetto a quelli elencati all’allegato I del regolamento 1107/2006.

Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
10 + allegato II	E.4.10.1	Il vettore aereo fornisce l’assistenza di cui all’allegato II del regolamento 1107/2006 senza oneri aggiuntivi alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta in transito, in arrivo o in partenza da un aeroporto al quale si applica il regolamento 1107/2006, a condizione che tale persona soddisfi le condizioni di cui alle norme E.4.7.1, E.4.7.2 e E.4.7.4.
11	E.4.11.1	I vettori aerei e i gestori aeroportuali: a) assicurano che tutto il proprio personale, compreso il personale alle dipendenze di un subappaltatore, che fornisce un’assistenza diretta alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta sia in grado di soddisfare le necessità di tali persone, a seconda della disabilità o dell’handicap motorio; b) forniscono una formazione incentrata sulla disabilità e sull’uguaglianza nei confronti della disabilità a tutto il personale che lavora in aeroporto a diretto contatto con i viaggiatori; c) assicurano che tutti i nuovi dipendenti ricevano una formazione sulla disabilità e che tutto il personale segua al momento opportuno corsi di aggiornamento in materia.
12	E.4.12.1	Nel caso in cui le sedie a rotelle, le altre attrezzature per agevolare la mobilità o i dispositivi di assistenza vengano persi o danneggiati in aeroporto o durante il trasporto a bordo degli aeromobili, il passeggero cui appartengono è risarcito in conformità delle disposizioni del diritto internazionale e nazionale.

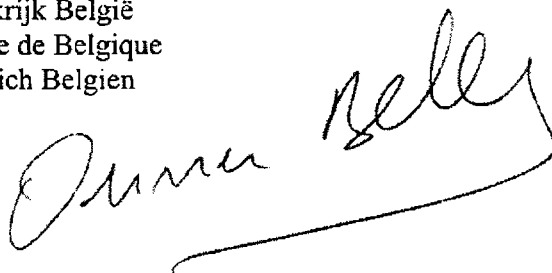
Numero dell’articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
13	E.4.13.1	Gli obblighi nei confronti delle persone disabili e delle persone a mobilità ridotta stabiliti nel regolamento 1107/2006 non sono soggetti a limitazioni o esclusioni.
14	E.4.14.1	Ciascuna parte contraente designa uno o più organismi responsabili dell’applicazione del regolamento 1107/2006 per quanto riguarda i voli in partenza o in arrivo negli aeroporti situati sul proprio territorio. Ove opportuno, tale organismo o tali organismi adottano le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, compreso il rispetto dei livelli di qualità di cui alla norma E.4.9.1. Le parti contraenti si comunicano informazioni sull’organismo o gli organismi designati.

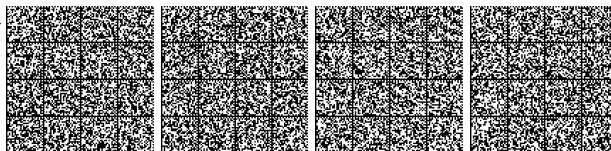
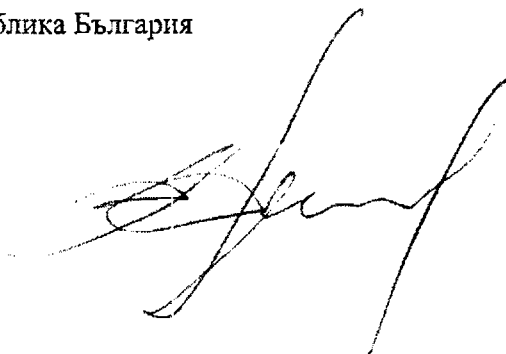
Numero dell'articolo	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
15	E.4.15.1	Se ritiene che il regolamento 1107/2006 sia stato violato, la persona con disabilità o la persona a mobilità ridotta può rivolgersi al gestore aeroportuale o al vettore aereo interessato, a seconda del caso. Se la persona disabile o a mobilità ridotta non può ottenere soddisfazione in questo modo, può presentare una denuncia all'organismo o agli organismi designati conformemente alla norma E.4.14.1. per presunta infrazione al presente regolamento. Le parti contraenti adottano misure per informare le persone disabili e le persone a mobilità ridotta dei loro diritti istituiti dal regolamento 1107/2006 e della possibilità di sporgere reclamo presso l'organismo o gli organismi designati.
16	E.4.16.1	Le parti contraenti stabiliscono il regime sanzionatorio applicabile alle infrazioni alle disposizioni del regolamento 1107/2006 e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive. Su richiesta dell'altra parte contraente, una parte contraente può comunicare alla prima le disposizioni relative al regime sanzionatorio.

PARTE F:

F.1: Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Punto n. (dell'allegato)	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
1	F.1.1.1	Le norme e i requisiti di cui al presente allegato si applicano all'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.
2	F.1.2.1	Le definizioni di cui all'articolo 2 della direttiva n. 2000/79/CE si applicano alle norme e ai requisiti relativi all'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile specificati nel presente allegato, se applicabili e pertinenti.

Punto n. (dell'allegato)	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
3(1)	F.1.3.1	I membri dell'equipaggio di condotta nell'aviazione civile hanno diritto a ferie annuali retribuite di almeno quattro settimane, secondo le condizioni di ottenimento e di concessione previste dalle legislazioni e/o prassi nazionali. I membri dell'equipaggio di cabina nell'aviazione civile hanno diritto a ferie annuali retribuite in conformità della legislazione applicabile della parte contraente.
4(1a)	F.1.4.1	Il personale di volo nell'aviazione civile ha diritto a una valutazione gratuita del suo stato di salute prima della sua assegnazione, ed in seguito a intervalli periodici.
4(1b)	F.1.4.2	Il personale di volo nell'aviazione civile che abbia problemi di salute, aventi un nesso riconosciuto con il fatto che presta anche lavoro notturno, viene trasferito, quando possibile, a un lavoro diurno in volo o a terra per cui è idoneo.
4(2)	F.1.4.3	Nella valutazione gratuita dello stato di salute deve essere rispettato il segreto medico.
4(3)	F.1.4.4	La valutazione gratuita dello stato di salute può essere effettuata nell'ambito del sistema sanitario nazionale.
5(1)	F.1.5.1	Il personale di volo nel settore dell'aviazione civile beneficia di una protezione della salute e della sicurezza adeguata alla natura del suo lavoro.

Punto n. (dell'allegato)	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
5(2)	F.1.5.2	Devono essere disponibili in qualsiasi momento servizi o mezzi di protezione e di prevenzione in materia di salute e di sicurezza del personale di volo nell'aviazione civile.
6	F.1.6.1	Devono essere adottate le misure necessarie affinché il datore di lavoro, che preveda di organizzare il lavoro secondo un determinato schema, tenga conto del principio generale di adeguamento del lavoro al lavoratore.
7	F.1.7.1	Alle autorità competenti, qualora lo richiedano, devono essere fornite informazioni riguardanti schemi specifici di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.
8(1)	F.1.8.1	L'orario di lavoro va considerato senza pregiudicare futuri atti legislativi adottati nelle parti contraenti riguardanti limitazioni del tempo di volo e dei periodi di servizio e prescrizioni di riposo, nonché in relazione alle legislazioni nazionali in materia che devono essere prese in considerazione in tutti gli ambiti correlati.

Punto n. (dell’allegato)	Norma n. (parte/a. leg.#/art#/norma#)	Norma
8(2)	F.1.8.2	Il tempo di volo dai blocchi deve essere limitato a 900 ore. A tal fine per "tempo di volo dai blocchi" si intende il tempo che un membro del personale di volo trascorre in posizione nella cabina di pilotaggio (per i membri dell’equipaggio di condotta) o in cabina (per i membri dell’equipaggio di cabina) dal momento in cui l’aeromobile inizia a muoversi dalla sua area di parcheggio per decollare fino al momento in cui si ferma nella posizione di parcheggio stabilita e tutti i motori vengono spenti. Una deviazione del 15% per i membri del personale di condotta e del 20% per i membri del personale di cabina nel dato quantitativo menzionato nella presente norma è considerata norma equivalente.
8(3)	F.1.8.3	Il periodo annuo massimo di lavoro deve essere distribuito per quanto possibile in maniera uniforme nell’arco dell’anno.
9	F.1.9.1	Il personale di volo nell’aviazione civile beneficia di giorni liberi da ogni tipo di servizio e da ogni tipo di riserva, notificati in anticipo, secondo le seguenti modalità: a) almeno 7 giorni per ciascun mese di calendario, che possono includere periodi di riposo prescritti dalla legge; e b) almeno 96 giorni per ciascun anno di calendario, che possono includere periodi di riposo prescritti dalla legge. Una deviazione del 20% nel dato quantitativo menzionato nella presente norma è considerata norma equivalente.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Magyarország részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

בשם ממשלת מדינת ישראל

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è una copia certificata conforme all'originale depositato presso gli archivi del segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera tal-original iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussell.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì
Briselē,
Briuselis
Brüsszel,
Brussell,
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

25-06-2013

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā –
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

J. PIETRAS
Directeur Général

ACCORDO
SULLO SPAZIO AEREO COMUNE
TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI
E LA REPUBBLICA MOLDOVA

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

L'UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

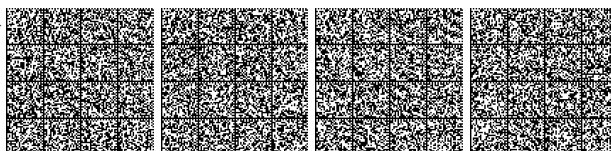
parti contraenti del trattato sull’Unione europea e del trattato sul funzionamento dell’Unione europea (in prosieguo: i "trattati UE") ed essendo Stati membri dell’Unione europea, e

L’UNIONE EUROPEA,

da una parte, e

LA REPUBBLICA MOLDOVA,

dall'altra,

PRESO ATTO che il 28 novembre 1994 è stato firmato a Bruxelles un accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e gli Stati membri, da una parte, e la Repubblica moldova, dall'altra;

DESIDERANDO costituire uno spazio aereo comune (Common Aviation Area – CAA) basato sull'obiettivo di aprire l'accesso ai mercati delle parti, con pari condizioni di concorrenza e rispetto delle stesse norme – comprese quelle relative alla sicurezza aerea, alla sicurezza dell'aviazione civile, alla gestione del traffico aereo, agli aspetti sociali e all'ambiente;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

PRESO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

CONCORDANDO sul fatto che è opportuno fondare le norme del CAA sulla pertinente legislazione in vigore nell'Unione europea, come stabilito nell'allegato III del presente accordo;

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme del CAA alle parti di coglierne tutti i benefici, compresa l'apertura dell'accesso ai mercati, e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, il settore industriale e i lavoratori di entrambe le parti;

RICONOSCENDO che la creazione dello spazio aereo comune e l'attuazione delle sue norme non possono essere realizzate senza l'adozione di accordi transitori, laddove necessario;

RICONOSCENDO l'importanza che riveste un'assistenza adeguata in questa prospettiva;

DESIDERANDO dar modo alle linee aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti dei vettori aerei, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone o dei beni, incidono negativamente sull'operatività degli aeromobili e minano la fiducia dei viaggiatori nella sicurezza dell'aviazione civile;

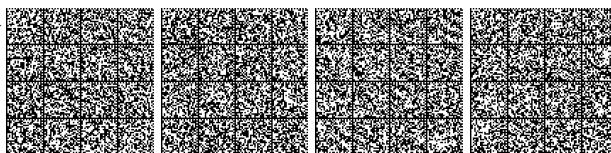
DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo e riconoscendo i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori e le comunità di entrambe le parti,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, si intende per:

(1) "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 (Concessione di diritti) e dell'allegato I al presente accordo;

(2) "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;

(3) "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, per chiarezza, include i servizi di linea e non di linea (charter) e il servizio integrale di trasporto merci;

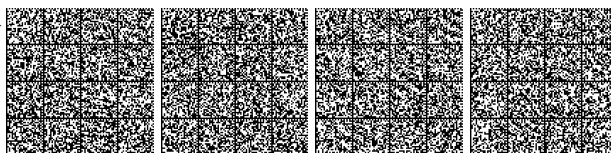
(4) "autorità competenti" gli organismi o enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

(5) "idoneità", l’idoneità di un vettore aereo a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, la capacità finanziaria soddisfacente e le competenze appropriate in materia di gestione e la sua disponibilità a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi che regolano la prestazione di detti servizi;

(6) "cittadinanza", il fatto che un vettore aereo soddisfi i requisiti relativi ad aspetti quali la sua proprietà, il suo controllo effettivo e la sua sede principale di attività;

(7) "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e include:

a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dalla Repubblica moldova che dallo Stato membro o dagli Stati membri dell'Unione europea, e

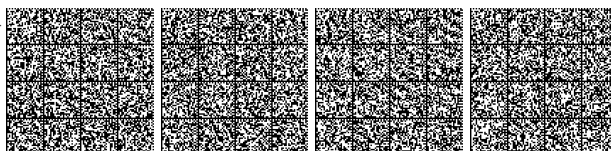
b) qualsiasi allegato o qualsiasi emendamento relativo adottato a norma dell’articolo 90 della convenzione, qualora tale allegato o emendamento abbia acquistato efficacia in qualsiasi dato momento sia per la Repubblica di Moldova che per lo Stato membro o per gli Stati membri dell’Unione europea, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi;

(8) "diritto della quinta libertà", il diritto o il privilegio concesso da uno stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aereo internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;

(9) "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e gli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di cittadinanza;

(10) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

(11) "accordo ECAA", l'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo[1], sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo.

---

[1] Conformemente alla risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 10 giugno 1999.

(12) "partner della politica europea di vicinato", Algeria, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, la Repubblica moldova, Marocco, territori palestinesi occupati, Siria, Tunisia e Ucraina.

(13) "soggetto nazionale", qualsiasi persona fisica o giuridica avente cittadinanza moldava per la parte moldava, o la cittadinanza di uno Stato membro per la parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi la cittadinanza moldava per la parte moldava, o da persone fisiche o giuridiche aventi la cittadinanza di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell’allegato IV, per la parte europea;

(14) "licenze di esercizio",

i) nel caso dell’Unione europea e dei suoi Stati membri le licenze di esercizio e tutti gli altri documenti o certificati pertinenti rilasciati ai sensi della legislazione UE in vigore e,

ii) nel caso delle licenze della Repubblica moldova, i certificati o licenze rilasciati ai sensi della pertinente legislazione in vigore nella Repubblica moldova;

(15) "parti", da un lato l’Unione europea o i suoi Stati membri, ovvero l’Unione europea e i suoi Stati membri, nell’ambito delle rispettive competenze (la parte europea), e dall’altro la Repubblica moldova (la parte moldava);

(16) "prezzo",

i) le "tariffe aeree passeggeri", che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e

ii) le "tariffe aeree merci", da pagare per il trasporto di posta e merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, laddove applicabile, il trasporto di superficie connesso alle operazioni di trasporto aereo internazionale e le condizioni ad esso applicabili.

(17) "principale centro di attività", la sede principale o sociale di una compagnia aerea nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;

(18) "oneri di servizio pubblico" tutti gli oneri imposti ai vettori aerei esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte interessata per l’adempimento degli oneri di servizio pubblico;

(19) "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale od altro organismo pubblico, ossia quando:

a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o assunzione di passività della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;

b) un organismo governativo o regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote, o le riduce indebitamente;

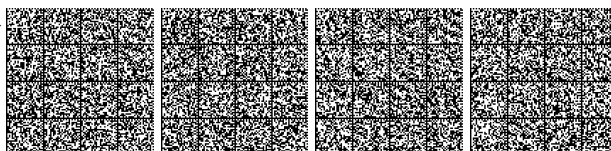
c) un ente governativo, regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure

d) un organismo governativo, regionale od altro ente pubblico effettui versamenti a un meccanismo di finanziamento, o incarichi o dia ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisca in sostanza dalle normali prassi dei governi;

e quando sia in tal modo conferito un vantaggio;

(20) "SESAR", l’elemento tecnologico del Cielo unico europeo con l’obiettivo di garantire all'Unione europea, entro il 2020, un’infrastruttura di controllo del traffico aereo di efficienza elevata, tale da garantire uno sviluppo del trasporto aereo sicuro e compatibile con l’ambiente;

(21) "territorio", nel caso della Repubblica moldova, le aree territoriali e le acque territoriali ad esse adiacenti sotto la sua sovranità, influenza, protezione o mandato e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano i trattati UE e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere agli stessi. Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;

(22) "onere d'uso", un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, o servizi per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione civile, o servizi che comprendono le infrastrutture e i servizi connessi.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

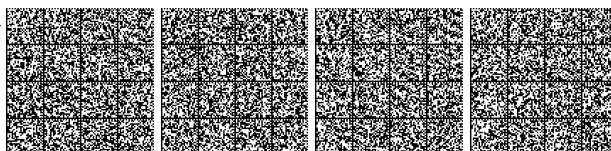
ARTICOLO 2

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte, conformemente all'allegato I e dell'allegato II al presente accordo, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori aerei dell'altra parte:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito del trasporto aereo (per scopi non di traffico);

c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo è interpretata in modo da conferire ai vettori aerei:

a) della Repubblica moldova il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

b) dell'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio della Repubblica moldova, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio della Repubblica moldova.

ARTICOLO 3

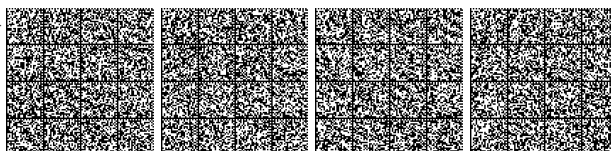
Autorizzazione

Una volta ricevute da un vettore aereo di una parte le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra parte concedono le opportune autorizzazioni con un minimo ritardo procedurale, a condizione che:

a) per un vettore della Repubblica moldova:

– il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nella Repubblica moldova e sia titolare di una valida licenza di esercizio conformemente alla legislazione applicabile della Repubblica moldova; e

– la Repubblica moldova eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; e

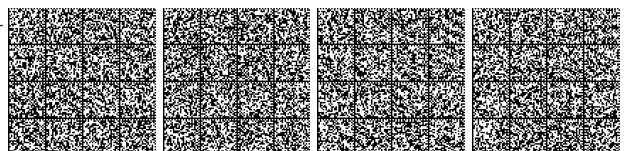
– salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, alla Repubblica moldova e/o a soggetti nazionali della Repubblica moldova e sia da questi effettivamente controllato,

b) per un vettore dell'Unione europea:

– il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro a norma dei trattati UE e sia titolare di una valida licenza di esercizio; e

– lo Stato membro responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e

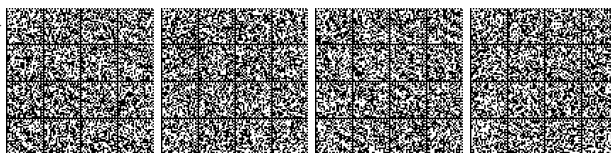
– salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, e sia effettivamente controllato da Stati membri e/o da soggetti nazionali degli Stati membri, o da altri Stati indicati nell'allegato IV del presente accordo, e/o da soggetti nazionali di tali altri Stati;

c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente; e

d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza aerea) e di cui all'articolo 15 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo.

ARTICOLO 4

Riconoscimento reciproco delle dichiarazioni regolamentari
relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo del vettore aereo

Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo di una parte, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti alle successive lettere a) e b):

a) se, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte, anche nei casi di doppia cittadinanza, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, suffragando adeguatamente la loro posizione. In tal caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle pertinenti autorità competenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nel più breve tempo possibile. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

b) Il presente articolo non concerne il riconoscimento dell'accertamento con riguardo a:

– certificati o licenze di sicurezza;

– disposizioni in materia di sicurezza; oppure

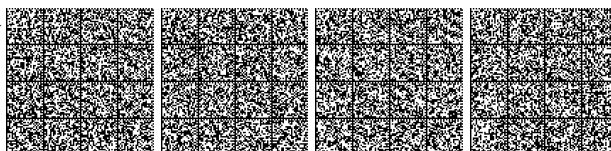
– copertura assicurativa.

ARTICOLO 5

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte possono rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'attività di un vettore aereo di un'altra parte qualora:

a) per un vettore della Repubblica moldova:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nella Repubblica moldova o non sia titolare di una valida licenza di esercizio in conformità alla legislazione applicabile della Repubblica moldova; oppure

– la Repubblica moldova non eserciti né mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; oppure

– salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo non sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato, , dalla Repubblica moldova e/o da soggetti nazionali della Repubblica moldova;

b) per un vettore aereo dell'Unione europea:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro a norma dei trattati UE o non sia titolare di una valida licenza di esercizio; oppure

– lo Stato membro competente per il rilascio del proprio certificato di operatore aereo non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure

– salvo diversamente disposto dall'articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il vettore aereo non sia detenuto, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato, dagli Stati membri e/o dai soggetti nazionali degli Stati membri, o da altri Stati elencati nell'allegato IV al presente accordo, e/o da soggetti nazionali di tali altri stati;

c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 7 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure

d) non vengano osservate o fatte osservare le disposizioni dell'articolo 14 (Sicurezza aerea) e dell'articolo 15 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo; oppure

e) una parte abbia dichiarato, conformemente all'articolo 8 (Contesto concorrenziale) del presente accordo che non sono soddisfatte le condizioni per un contesto concorrenziale.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo sono esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte.

3. Nessuna delle parti fa uso dei diritti ad essa conferiti dal presente articolo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi di uno o più vettori aerei di una parte sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza e/o il controllo effettivo di detto vettore aereo sono conferiti a una o più parti dell'accordo ECAA o a loro soggetti nazionali, nella misura in cui detta parte o dette parti dell'accordo ECAA garantiscano la reciprocità di trattamento e applichino le modalità e le condizioni dell'accordo ECAA.

ARTICOLO 6

Investimenti

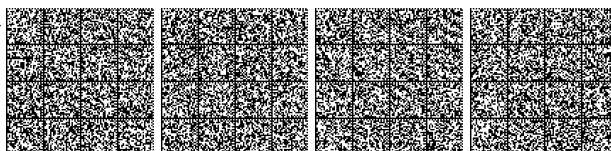
1. In deroga all'articolo 3 (Autorizzazione) e all'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, sono autorizzati la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Repubblica moldova da parte di Stati membri e/o di loro soggetti nazionali.

2. In deroga all'articolo 3 (Autorizzazione) e all'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Repubblica moldova e/o di suoi soggetti nazionali, sono autorizzati sulla base di una decisione preventiva dei comitato misto istituito dal presente accordo a norma dell'articolo 22, paragrafo 2 (Comitato misto) del presente accordo. Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti. Le disposizioni dell'articolo 22, paragrafo 8 (Comitato misto), del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 7

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'entrata o l'uscita di vettori di trasporto aereo o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili sono osservate dai vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una parte.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci sugli aeromobili (compresi i regolamenti riguardanti l'entrata, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la dogana, e la quarantena o, nel caso della posta, i regolamenti postali) sono osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci dei vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una parte.

ARTICOLO 8

Contesto concorrenziale

1. Le parti riconoscono che la creazione di un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei costituisce un obiettivo comune. Le parti riconoscono che le probabilità che i vettori aerei adottino pratiche genuinamente concorrenziali è maggiore quando i vettori aerei operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionate.

2. Nell'ambito di applicazione del presente accordo e fatte salve eventuali disposizioni speciali in esso contenute, è vietata ogni discriminazione in ragione della cittadinanza.

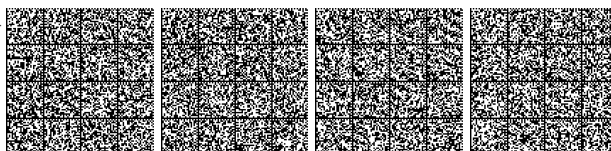
3. Gli aiuti di Stato che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o taluni prodotti o servizi dell'aviazione sono incompatibili con il corretto funzionamento del presente accordo nella misura in cui possono pregiudicare gli scambi tra le parti nel settore dell'aviazione.

4. Qualsiasi pratica contraria al presente articolo è valutata sulla base dei criteri che derivano dall'applicazione delle norme in materia di concorrenza applicabili nell'Unione europea, in particolare quelle dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e degli strumenti interpretativi adottati dalle istituzioni dell'Unione europea.

5. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni, in particolare dovute a una sovvenzione, che potrebbero pregiudicare la leale ed equa possibilità di competere dei suoi vettori aerei, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 22 (Comitato misto) dell'accordo. Entro 30 giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso, iniziano le consultazioni. In caso di non raggiungimento di un accordo soddisfacente entro trenta giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per rifiutare, trattenere, revocare, sospendere o imporre alle autorizzazioni del vettore aereo o dei vettori aerei interessati condizioni adeguate conformemente all'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo.

6. Le misure adottate ai sensi del paragrafo 5 del presente articolo sono adeguate, proporzionate e limitate allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e la loro durata. Esse sono esclusivamente dirette al o ai vettori aerei che beneficiano di una sovvenzione o delle condizioni di cui al presente articolo, fatto salvo il diritto delle parti di adottare le misure di cui all'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

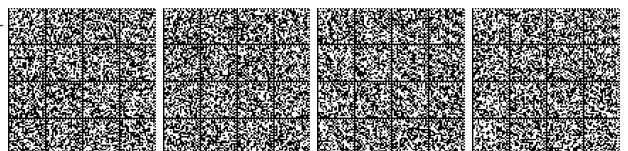
7. Ogni parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con gli organismi governativi responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni a livello statale, regionale e locale, per discutere aspetti relativi al presente articolo.

8. Le disposizioni del presente articolo si applicano fatte salve le disposizioni legislativee regolamentari delle parti in materia di obblighi di servizio pubblico nei territori delle parti.

ARTICOLO 9

Opportunità commerciali

Esercizio di attività economiche

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di un'attività economica da parte di operatori commerciali pregiudicherebbero il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Le parti si impegnano perciò ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività economiche da parte degli operatori commerciali di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli potrebbero ostacolare le operazioni commerciali, creare distorsioni alla concorrenza o frenare lo sviluppo di condizioni di concorrenza omogenee.

2. Il comitato misto istituito in conformità dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo avvia un processo di cooperazione con riguardo all'esercizio di un'attività economica e alle opportunità commerciali; segue i progressi nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio dell'attività di operatori commerciali e valuta periodicamente gli sviluppi anche, se necessario, nel senso di modifiche legislative e regolamentari. A norma dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo una parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto allo scopo di discutere qualsiasi questione concernente l'applicazione del presente articolo.

Rappresentanti dei vettori aerei

3. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stabilire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse, incluso il diritto di vendere e di emettere qualsiasi biglietto e/o lettera di trasporto aereo propria e/o di qualsiasi altro vettore aereo.

4. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo. A discrezione dei vettori aerei, le esigenze di personale possono essere soddisfatte mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, società o vettore aereo operante sul territorio dell'altra parte, autorizzato a fornire tali servizi sul territorio di tale parte. Entrambe le parti facilitano e accelerano il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici in conformità del presente paragrafo, inclusi coloro che espletano mansioni temporanee per un periodo non superiore a novanta giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

Assistenza a terra

5. a) Fatto salvo quanto previsto nella lettera b) seguente, ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

i) il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra ("autoassistenza") oppure, a sua scelta,

ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che prestano tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, dove ad essi è consentito l’accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e dove detti prestatori sono presenti sul mercato.

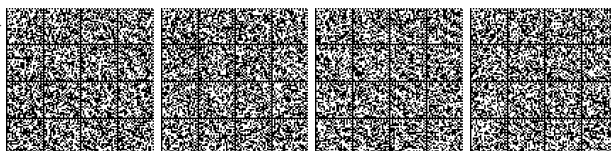
b) per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza olio e carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l’aerostazione e l’aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), possono essere soggetti a vincoli conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nel territorio dell’altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l’autoassistenza a terra e qualora non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi sono disponibili per tutti i vettori aerei su base equa e non discriminatoria.

Assistenza a terra per conto terzi

6. Ciascuna impresa di assistenza a terra, sia essa un vettore aereo o no, ha, in relazione alla fornitura di servizi di assistenza a terra sul territorio dell’altra parte, il diritto di fornire servizi di assistenza a terra ai vettori aerei che operano nello stesso aeroporto, purché ciò sia autorizzato e sia conforme con le leggi ed i regolamenti applicabili.

Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi

7. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi di trasporto aereo e servizi connessi nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite i propri agenti di vendita, tramite altri intermediari da essa nominati, tramite un altro vettore aereo o tramite internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile, conformemente alla legislazione valutaria ivi vigente.

8. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire in valute liberamente convertibili e trasferire dal territorio dell’altra parte al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative e regolamentari di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite tempestivamente, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

9. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzate a pagare in valuta locale nel territorio dell'altra parte le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Intese di cooperazione

10. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, qualsiasi vettore aereo di una parte può stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

a) uno o più vettori aerei delle parti; e

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e

c) qualsiasi fornitore di servizi di trasporto di superficie (su terra o per via marittima);

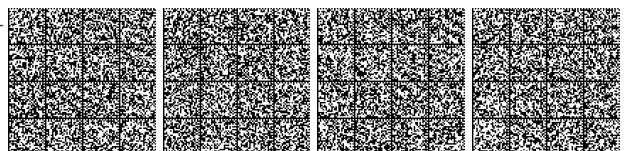
purché:

i) il vettore che opera i servizi sia titolare di adeguati diritti di traffico,

ii) il vettore che vende i servizi disponga dell'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti e

iii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

11. a) In relazione al trasporto passeggeri, per determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto tali trasporti di superficie sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare accordi di cooperazione. Nel decidere riguardo a un particolare accordo, le imprese di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

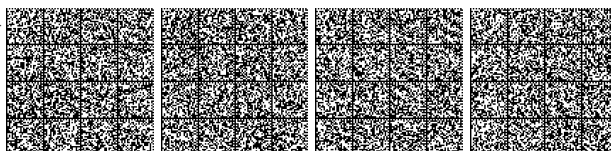
b) Inoltre, in deroga a qualsiasi altra disposizione del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie verso o da qualsiasi punto situato sul territorio della Repubblica moldova e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto verso e da tutti gli aeroporti dotati di strutture doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via di superficie o per via aerea, hanno accesso alle formalità e alle strutture doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da prestatori indiretti di servizi di trasporto merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo del trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Leasing

12. I vettori aerei di ciascuna parte sono abilitati a fornire i servizi concordati utilizzando aeromobili e equipaggi forniti in leasing da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, purché tutti i soggetti partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate normalmente dalle parti a tali accordi.

a) Nessuna delle parti esige che una compagnia aerea che fornisce l'aeromobile in leasing detenga diritti di traffico a norma del presente accordo.

b) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing), da parte di un vettore aereo della Repubblica moldova, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo dell'Unione europea, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all’allegato IV del presente accordo, al fine di esercitare i diritti di cui al presente accordo, deve costituire misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee e deve ottenere l’approvazione previa dell’autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell’autorità competente dell’altra parte.

Affiliazione commerciale (franchising)/impiego del marchio (branding)

13. I vettori aerei di ciascuna parte possono stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, di una parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti a tali accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell’identità del vettore aereo che opera il servizio.

ARTICOLO 10

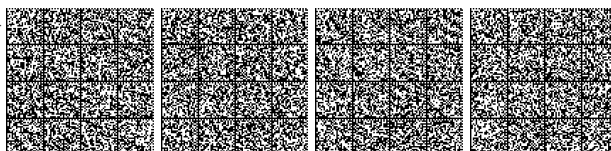
Diritti doganali e fiscalità

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo esemplificativo, cibo, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri in quantità limitate durante il volo), nonché altri articoli destinati all'uso o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, su di una base di reciprocità, ai sensi della pertinente legislazione applicabile, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Su di una base di reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una pare e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

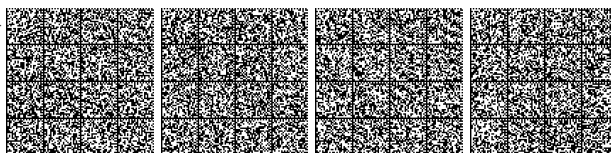
b) attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione, la revisione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta al di sopra di tale territorio; e

e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o negli scali merci.

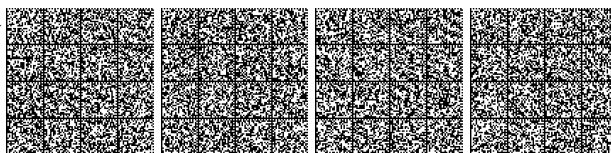
3. In deroga a eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una delle parti di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel suo territorio e destinato ad essere usato in un aeromobile di una compagnia aerea che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti e non essere trasferite senza il pagamento delle relative tasse e dei diritti di dogana relativi.

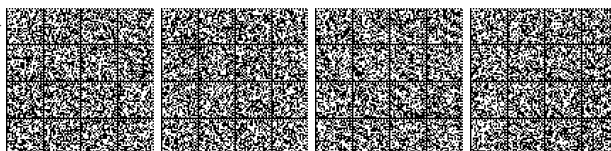
5. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore aereo, al quale l’altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell’altra parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio ove è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. I bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esentati da imposte, dazi doganali, diritti e altri oneri analoghi diversi da quelli basati sul costo del servizio fornito.

8. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da un vettore aereo di una delle parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale territorio. In questo caso possono essere poste sotto il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute conformemente alla la normativa doganale.

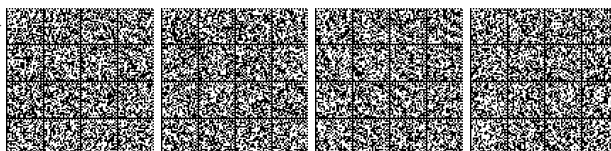
9. La stipula del presente accordo non incide sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul volume d'affari delle importazioni di beni. Le disposizioni del presente accordo lasciano impregiudicate le disposizioni di qualsiasi convenzionei tra uno Stato membro e la Repubblica moldova che possano essere in vigore nel momento considerato per evitare la doppia imposizione sul reddito e sul capitale.

ARTICOLO 11

Oneri per l’utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o organi competenti nella materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano giusti, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le categorie di utenti. Fatto salvo l’articolo 16, paragrafo 1, (Gestione del traffico aereo), gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedono, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o organi per fornire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell’aviazione civile all’interno dell’aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono forniti secondo criteri di efficienza ed economicità. In ogni caso, tali oneri sono stabiliti ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

2. Ciascuna parte richiede consultazioni tra le autorità o gli organi competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei, e/o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e assicura che le autorità o gli organi competenti per la riscossione e i vettori aerei, o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, si scambino reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte assicura che le autorità o gli organi competenti per la riscossione degli oneri comunicano agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima dell'effettuazione delle modifiche.

3. Nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all’articolo 23 (Composizione delle controversie e arbitrato) del presente accordo, nessuna parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che:

a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, a un riesame dell’onere di uso o della prassi oggetto del reclamo dell’altra parte; oppure

b) in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO 12

Fissazione dei prezzi

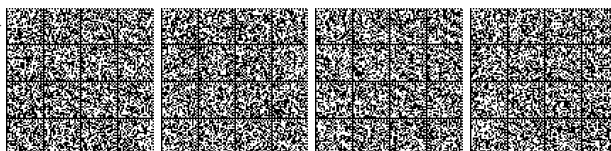
1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e equa concorrenza.

2. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.

3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole, discriminatorio o sovvenzionato dei prezzi.

ARTICOLO 13

Dati statistici

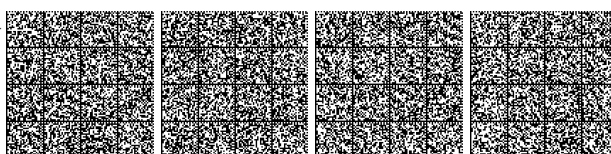
1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei ai sensi del presente accordo.

TITOLO II

COOPERAZIONE NORMATIVA

ARTICOLO 14

Sicurezza aerea

1. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all’allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nella parte C dell’allegato III del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.

2. Le parti cooperano per garantire l'applicazione da parte della Repubblica moldova della legislazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo. A tal fine la Repubblica moldova partecipa in veste di osservatore ai lavori dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo.

a) La transizione graduale della Repubblica moldova verso la completa applicazione della legislazione di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo è soggetta a valutazioni effettuate dall'Unione europea in cooperazione con la Repubblica moldova. Se la Repubblica moldova ritiene che sia pienamente applicata la legislazione di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo, ne informa l'Unione europea al fine di procedere alla valutazione.

b) Una volta che la Repubblica moldova abbia pienamente applicato la legislazione di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo, il comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 22 (comitato misto) del presente accordo determina lo status e le condizioni di livello superiore a quelli di "osservatore"sopra citato alle quali la Repubblica moldova può partecipare alle attività dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

3. Le parti garantiscono che gli aeromobili registrati in una parte e sospettati di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

4. Le autorità competenti di una parte possono chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte.

5. Le autorità competenti di una parte adottano tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione possano:

a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nell'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso,

b) dare adito a gravi preoccupazioni – a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 3 del presente articolo – in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte C dell'allegato III del presente accordo, secondo il caso, o

c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata all'allegato III, parte C, del presente accordo, secondo il caso.

6. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 5 del presente articolo, le autorità competenti di una parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria iniziativa.

7. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 5 del presente articolo non vengano revocate anche se sia venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

ARTICOLO 15

Sicurezza dell'aviazione civile

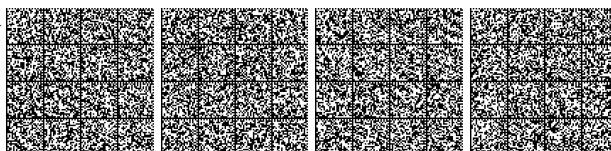
1. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all’allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della normativa in materia di sicurezza dell'aviazione civile dell’Unione europea specificata nella parte D dell’allegato III del presente accordo, alle condizioni fissate di seguito.

2. La Repubblica moldova può essere oggetto di un'ispezione da parte della Commissione europea conformemente alla legislazione dell'Unione europea applicabile in materia di sicurezza dell'aviazione civile di cui all'allegato III del presente accordo. Le parti stabiliscono il meccanismo necessario per lo scambio di informazioni sui risultati di tali ispezioni di sicurezza.

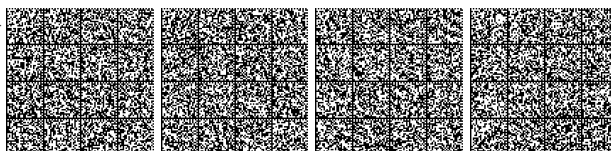
3. Essendo le garanzie di sicurezza degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile per il funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della convenzione, della Convenzione relativa ai reati e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione internazionale per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono parti entrambe le parti.

4. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti e delle infrastrutture per la navigazione aerea.

5. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la sicurezza dell'aviazione civile e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate stabilite dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e indicate come accluse alla convenzione, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Entrambe le parti richiedono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione civile.

6. Entrambe le parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, tra cui a titolo esemplificativo controlli dei passeggeri e dei bagagli a mano, controlli dei bagagli da stiva, controlli di sicurezza delle merci e della posta prima dell'imbarco o del caricamento sull'aeromobile e controlli di sicurezza sulle forniture per l'aeromobile e per l'aeroporto e controllo dell'accesso all'area lato volo e alle zone sterili. Tali misure devono essere adeguate per affrontare un aumento delle minacce. Ciascuna parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione civile di cui al paragrafo 5 del presente articolo richieste dall'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

7. Ciascuna parte prende inoltre favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali di sicurezza per far fronte a una minaccia specifica. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in una situazione di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

8. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le Parti contraenti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente termine in condizioni di sicurezza a tale incidente o minaccia di incidente.

9. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta ciò sia possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

10. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di sicurezza dell'aviazione civile previste dal presente articolo, tale parte richiede consultazioni immediate con l'altra parte.

11. Fatto salvo quanto disposto dell'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici giorni dalla data della richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a rigettare, a revocare, a limitare o a imporre il rispetto di determinate condizioni l'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei di tale altra parte.

12. Qualora giustificato da una minaccia immediata e straordinaria una parte può prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici giorni.

13. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 11 del presente articolo è sospesa in seguito all'adempimento dell'altra parte a quanto disposto dal presente articolo.

ARTICOLO 16

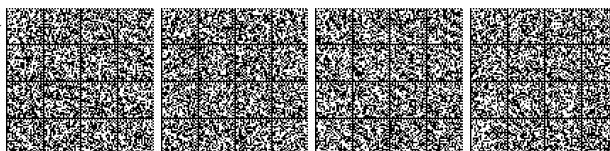
Gestione del traffico aereo

1. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all’allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle disposizioni della normativa specificata nella parte B dell’allegato III del presente accordo, alle condizioni stabilite di seguito.

2. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo in vista dell'estensione del cielo unico europeo alla Repubblica moldova, e al fine di rafforzare le norme di sicurezza attuali e l’efficacia globale delle operazioni del traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare le capacità di controllo del traffico aereo, di ridurre al minimo i ritardi e di migliorare l’efficienza ambientale. A tal fine la Repubblica moldova partecipa come osservatore al comitato per il cielo unico a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.

3. In vista di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) la Repubblica moldova adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, in particolare garantendo che gli appositi organismi nazionali di controllo siano indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e

b) l’Unione europea associa la Repubblica moldova alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali la Repubblica moldova nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

ARTICOLO 17

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di sviluppo e attuazione della politica dell'aviazione. Le parti riconoscono che sono necessari interventi a livello mondiale, regionale, nazionale e/o locale per ridurre al minimo l'impatto dell'aviazione civile sull'ambiente.

2. Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte E dell'allegato III del presente accordo.

3. Le parti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

4. Nessuna disposizione del presente accordo è interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una parte di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema degli impatti ambientali del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano conformi ai rispettivi diritti e obblighi previsti dal diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

ARTICOLO 18

Protezione dei consumatori

Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte G dell'allegato III del presente accordo.

ARTICOLO 19

Sistemi telematici di prenotazione

Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte H dell'allegato III del presente accordo.

ARTICOLO 20

Aspetti sociali

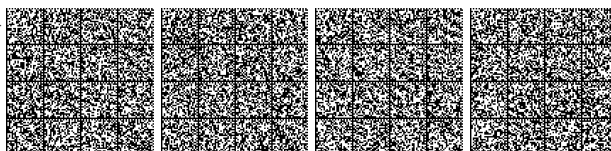
Subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo, le parti agiscono in conformità con le disposizioni della legislazione in materia di trasporto aereo specificata nella parte F dell'allegato III del presente accordo.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

ARTICOLO 21

Interpretazione e attuazione

1. Le parti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare dei regolamenti e delle direttive in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato III al presente accordo.

3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni necessarie e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni alle disposizioni del presente accordo condotte dall'altra parte nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.

4. Quando le parti contraenti agiscono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia un interesse sostanziale e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere adeguatamente informate ed avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia adottata una decisione definitiva.

5. Laddove le disposizioni del presente accordo e degli atti di cui all'allegato III del presente accordo sono identiche nella sostanza alle norme corrispondenti dei trattati UE e agli atti adottati in applicazione di tali trattati, le disposizioni in parola sono interpretate, per l'attuazione e l'applicazione, conformemente alle sentenze e alle decisioni pertinenti della Corte di giustizia e della Commissione europea.

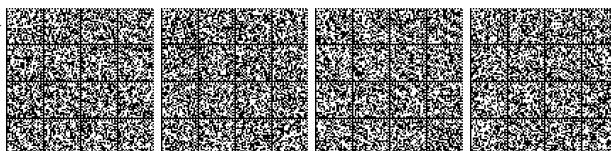
ARTICOLO 22

Comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in prosieguo "comitato misto"), responsabile dell'amministrazione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi espressamente previsti dal presente accordo.

2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti. Esse sono applicate dalle parti conformemente alla propria regolamentazione.

3. Il comitato misto adotta mediante decisione il proprio regolamento interno.

4. Il comitato misto si riunisce qualora necessario. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione.

5. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere qualsiasi questione relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tale riunione del comitato inizia al più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.

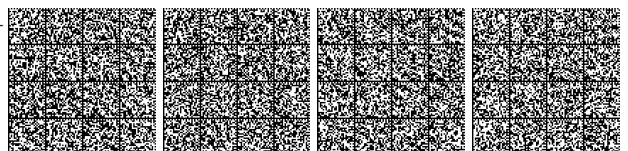
7. Se a giudizio di una delle parti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte, la prima parte può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

8. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2 del presente articolo, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

9. Conformemente all’articolo 6 (Investimenti) del presente accordo, il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.

10. Conformemente all’articolo 14 (Sicurezza aerea) del presente accordo, il comitato misto supervisiona il processo di cancellazione dal registro degli aeromobili immatricolati nella Repubblica moldova alla data della firma che non rispettano le norme internazionali di sicurezza aerea fissate in applicazione della convenzione. Il comitato misto supervisiona inoltre, durante la fase di transizione di cui all’allegato II del presente accordo, il processo di eliminazione degli aeromobili immatricolati nella Repubblica moldova alla data della firma del presente accordo, e utilizzati da operatori soggetti al controllo regolamentare della Repubblica moldova, privi di certificato di omologazione rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo al fine di pervenire alla riduzione progressiva del numero di aeromobili di cui al punto 7 dell’allegato II del presente accordo.

11. Il comitato misto sviluppa inoltre la cooperazione mediante:

a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei contemplate dal presente accordo;

b) l'analisi e, nella misura del possibile, l'efficace soluzione delle questioni attinenti all'esercizio dell'attività che possono ostacolare, tra l'altro, l'accesso al mercato e il regolare svolgimento dei servizi previsti dal presente accordo, in quanto mezzi per garantire condizioni equivalenti di concorrenza, la convergenza normativa e la riduzione dei vincoli regolamentari per gli operatori commerciali;

c) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della sicurezza dell'aviazione civile, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;

d) l'esame periodico degli effetti sociali dell'accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

e) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;

f) la definizione consensuale di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo;

g) la valutazione e lo sviluppo di interventi di assistenza tecnica nei settori interessati dal presente accordo; e

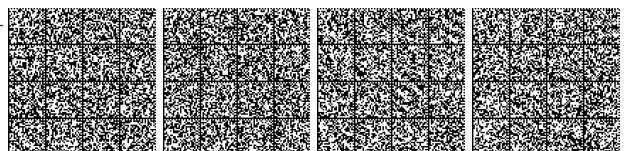
h) il rafforzamento della cooperazione nei pertinenti consessi internazionali.

ARTICOLO 23

Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. In caso di controversie in materia di interpretazione o applicazione del presente accordo, le parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto, conformemente al paragrafo 5 dell'articolo 22 (Comitato misto) del presente accordo.

2. Ciascuna parte può sottoporre qualsiasi controversia relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, che non sia stato possibile risolvere conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, a un collegio arbitrale composto da tre arbitri, conformemente alla procedura stabilita di seguito:

a) ciascuna parte designa un arbitro entro sessanta giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte del collegio arbitrale, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, uno o più arbitri;

b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente del collegio arbitrale;

c) il collegio arbitrale fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e

d) fatta salva la decisione finale del collegio arbitrale, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.

3. A richiesta di una delle parti il collegio arbitrale, può ordinare all'altra parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del collegio.

4. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, del collegio arbitrale ha carattere vincolante per le parti.

5. Se una delle parti non agisce conformemente ad una decisione del collegio arbitrale adottata ai sensi del presente articolo entro trenta giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte inadempiente nel quadro del presente accordo.

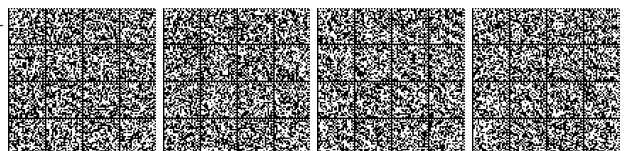
ARTICOLO 24

Misure di salvaguardia

1. Le parti adottano le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma del presente accordo. Esse assicurano il conseguimento degli obiettivi fissati dal presente accordo.

2. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non abbia ottemperato a un obbligo previsto dal presente accordo, può adottare le misure di salvaguardia opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.

3. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia lo comunica senza indugio alle altre parti tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.

5. Fatto salvo l'articolo 3 (Autorizzazione), lettera d), l'articolo 5 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), paragrafo 1, lettera d) e gli articoli 14 (Sicurezza aerea) e 15 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo, la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3 del presente articolo, salvo il caso in cui la procedura di consultazione di cui al paragrafo 4 si sia conclusa prima di tale scadenza.

6. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 25

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presenteaccordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi bilaterali esistenti in materia di servizi aerei fra la Repubblica moldova e gli Stati membri. È tuttavia consentito l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro soggetti nazionali.

2. Le parti si consultano nell'ambito del comitato misto, su richiesta di una delle due, sull'opportunità di una adesione della Repubblica moldova all'accordo ECAA.

3. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o applicano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che tratti materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

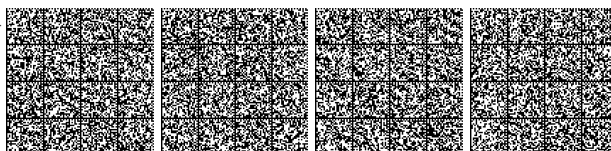
ARTICOLO 26

Modifiche

1. Se una delle parti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, notifica la propria decisione in tal senso al comitato misto.

2. Su proposta di una parte e conformemente a quanto disposto dal presente articolo, il comitato misto può decidere consensualmente di modificare gli allegati del presente accordo.

3. La modifica al presente accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne di ciascuna parte.

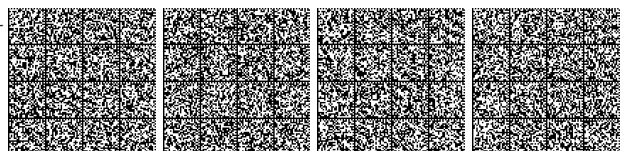
4. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente la propria legislazione esistente riguardante il trasporto aereo o un settore connesso citato all'allegato III del presente accordo.

5. Qualora una delle parti intenda adottare nuove disposizioni legislative o modificare la propria legislazione in vigore nel settore del trasporto aereo o in un settore connesso citato nell'allegato III del presente accordo, ne informa l'altra parte secondo modalità adeguate e nella misura del possibile. A richiesta di una delle parti, si può procedere ad uno scambio di opinioni in seno al comitato misto.

6. Ciascuna parte informa regolarmente e tempestivamente l’altra parte in merito alle nuove disposizioni legislative adottate o alle modifiche apportate alla propria legislazione esistente nel settore del trasporto aereo o in un settore connesso citato nell’allegato III del presente accordo. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il comitato misto procede, entro sessanta giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

7. Successivamente allo scambio di opinioni di cui al paragrafo 6 del presente articolo, il comitato misto:

a) adotta una decisione che modifichi l'allegato III del presente accordo per recepire, se necessario su di una base di reciprocità, la nuova legislazione o la modifica in questione;

b) adotta una decisione che abbia come effetto di considerare le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione conformi al presente accordo; oppure

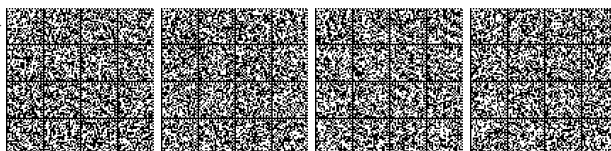
c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 27

Denuncia

Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto all'altra parte, attraverso i canali diplomatici, della propria decisione di denunciare il presente accordo. Detto preavviso è trasmesso simultaneamente all'ICAO. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione dei trasporti aerei internazionali (IATA) in vigore un anno dopo la data della notifica scritta della denuncia, salvo che tale notifica sia ritirata di comune accordo tra le parti prima della scadenza di detto periodo.

ARTICOLO 28

Registrazione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
e il segretariato delle Nazioni Unite

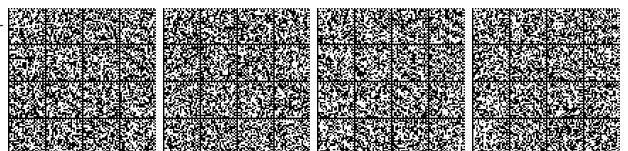
Dopo l'entrata in vigore, il presente accordo e tutte relative modifiche sono registrati presso l'ICAO ed il segretariato delle Nazioni Unite, in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 29

Applicazione provvisoria ed entrata in vigore

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, la Repubblica moldova consegna al segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri e il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna alla Repubblica moldova la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell’Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l’avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l’entrata in vigore del presente accordo.

2. Fatto salvo il paragrafo 1 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via provvisoria il presente accordo, conformemente alle loro procedure interne e/o alla loro legislazione nazionale secondo il caso, a decorrere dalla data della firma del presente accordo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Bruxelles, addì 26 giugno 2012, in duplice esemplare in ciascuna delle lingue ufficiali delle parti, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO I

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

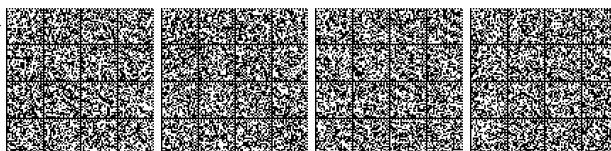
1. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti di fornire servizi di trasporto aereo sulle rotte specificate di seguito:

   a) per i vettori aerei dell'Unione europea: qualsiasi punto nell'Unione europea – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato[1], paesi ECAA[2] o paesi indicati nell'allegato IV – qualsiasi punto nella Repubblica moldova – punti situati oltre;

   b) per i vettori della Repubblica moldova: qualsiasi punto nella Repubblica moldova – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato, paesi ECAA o paesi indicati nell'allegato IV – qualsiasi punto nell'Unione europea.

---

[1] "Partner della politica europea di vicinato", Algeria, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, territori palestinesi occupati, Siria, Tunisia e Ucraina, ovvero non comprendono la Repubblica moldova.

[2] I "paesi ECAA" sono i paesi parte dell'accordo multilaterale che istituisce uno spazio aereo comune europeo, ovvero al momento della firma dell'accordo**:** gli Stati membri dell'Unione europea, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e il Kosovo, come da risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite.

2. I servizi operati conformemente al punto 1 del presente allegato devono avere come punto di partenza e di destinazione il territorio della Repubblica moldova, per i vettori della Repubblica moldova, e il territorio dell'Unione europea per i vettori dell'Unione europea.

3. I vettori aerei di entrambe le parti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:

   a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;

   b) combinare numeri di volo diversi relativamente ad un'unica operazione di trasporto aereo;

   c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come precisato al paragrafo 1 del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

   d) omettere scali in qualsiasi punto;

   e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;

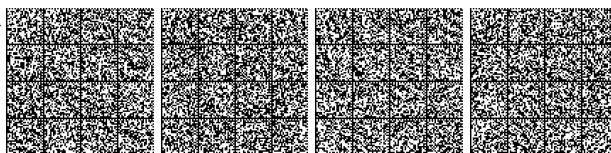
   f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;

   g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte; e

h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.

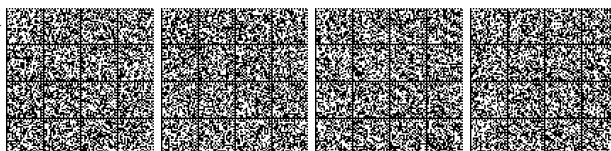
4. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute o in applicazione dell'articolo 8 (Contesto concorrenziale) del presente accordo.

5. I vettori aerei di ciascuna parte possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.

6. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui al punto 2 dell'allegato II al presente accordo e all'estensione dei diritti in esso previsti.

ALLEGATO II

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'attuazione e l'applicazione da parte della Repubblica moldova di tutte le disposizioni della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo indicate nell'allegato III del presente accordo, ad eccezione della legislazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile di cui alla parte D dell'allegato III del presente accordo, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata da una decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata al più tardi entro due anni dopo l'entrata in vigore dell'accordo.

2. Fatte salve le disposizioni dell'allegato I del presente accordo, i servizi concordati e le rotte specificate nel presente accordo non includono, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al paragrafo 1 del presente allegato II all'accordo, il diritto, per i vettori aerei di entrambe le parti, di esercitare diritti di quinta libertà diversi da quelli già concessi in virtù di accordi bilaterali fra la Repubblica moldova e gli Stati membri dell'Unione europea, compresi i vettori aerei della Repubblica moldova tra punti all'interno del territorio dell'Unione europea.

Una volta adottata la decisione di cui al punto 1 del presente allegato II, vettori aerei di entrambe le parti saranno abilitati a esercitare i diritti di quinta libertà, compresi i vettori aerei della Repubblica moldova tra punti all’interno del territorio dell’Unione europea.

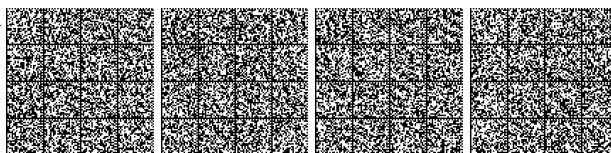
3 L'attuazione della legislazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile da parte della Repubblica moldova è soggetta a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea che deve essere convalidata da una decisione del comitato misto. Tale valutazione deve essere effettuata al più tardi entro tre anni dopo l’entrata in vigore dell’accordo. Nel frattempo, la Repubblica moldova applica il doc. 30 della ECAC.

4. Alla fine del periodo transitorio, la parte confidenziale della legislazione in materia di sicurezza come disposto nell'allegato III, parte D del presente accordo è messa a disposizione dell'autorità competente della Repubblica moldova, su riserva di un accordo sullo scambio di informazioni sensibili in materia di sicurezza, in particolare di informazioni classificate dell'UE.

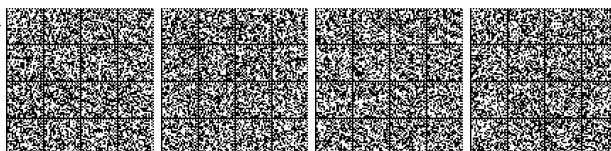
5 La transizione graduale della Repubblica moldova verso la completa applicazione della legislazione dell'Unione europea relativa al trasporto aereo di cui all'allegato III del presente accordo può essere oggetto di regolari valutazioni, effettuate dall’Unione europea in cooperazione con la Repubblica moldova.

6. A decorrere dalla data della decisione di cui al punto 1 del presente allegato, la Repubblica moldova è tenuta ad applicare norme sul rilascio delle licenze di esercizio sostanzialmente equivalenti a quelle riportate al capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Le disposizioni dell'articolo 4 (Riconoscimento reciproco di dichiarazioni regolamentari relative all'idoneità, alla proprietà e al controllo del vettore aereo) del presente accordo relative al reciproco riconoscimento delle dichiarazioni di idoneità e/o di cittadinanza fatte dalle autorità competenti della Repubblica moldova sono applicate dalle competenti autorità dell'UE una volta ricevuta conferma da parte del comitato misto della completa applicazione da parte della Repubblica moldova di dette licenze di esercizio.

7. Fatta salva una decisione adottata nell'ambito del comitato misto o dell'articolo 24 (Misure di salvaguardia), gli aeromobili immatricolati alla data della firma nel registro della Repubblica moldova e utilizzati da operatori sotto il controllo regolamentare della Repubblica moldova privi di certificato di omologazione rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo può essere gestita sotto la responsabilità delle autorità competenti moldave in conformità con i requisiti nazionali di sicurezza applicabili della Repubblica moldova fino alla data seguente:

   a) 1° gennaio 2017 per determinati aeromobili impegnati unicamente in operazioni di trasporto merci;

b) 31 dicembre 2022 per determinati elicotteri impegnati in operazioni di ricerca e soccorso, lavoro aereo, formazione, emergenza, aviazione agricola, voli umanitari, conformemente ai certificati operativi dei rispettivi vettori,

a condizione che gli aeromobili siano conformi alle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della convenzione. Tali aeromobili non beneficiano di alcun diritto concesso nell'ambito del presente accordo e non operano su rotte in partenza, a destinazione o all'interno dell'Unione europea.

Durante la fase di transizione suddetta, il numero di aeromobili presenti nel registro della Repubblica moldova privi di certificato di omologazione rilasciato conformemente alla legislazione applicabile dell'UE non è superiore a 53 fino al 1° gennaio 2017, non è superiore a 36 dopo tale data ed è completamente azzerato entro il 31 dicembre 2022.

ALLEGATO III

(Periodicamente aggiornato)

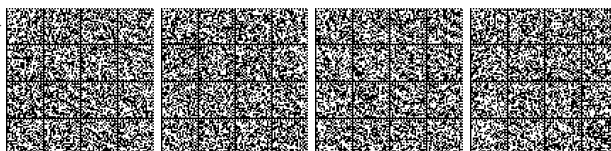
NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

Le "disposizioni applicabili" degli atti seguenti sono applicabili conformemente al presente accordo salvo indicazione contraria nel presente allegato o nell'allegato II dell'accordo (disposizioni transitorie). Laddove necessario, gli adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati di seguito.

A. Accesso al mercato e questioni connesse

N. 95/93

Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità
modificata dai seguenti documenti:

– regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 maggio 2002, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

– regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

– regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

– regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, 14 e 14 bis, paragrafo 2

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 96/67

Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 25 e allegato

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 10, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 785/2004

Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8 e articolo 10, paragrafo 2

N. 2009/12

Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

B. Gestione del traffico aereo

N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, articolo 6 e articoli da 9 a 14

N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19 e allegati I e II

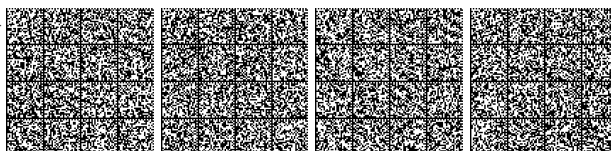
N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

N. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a V

N. 2150/2005

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo

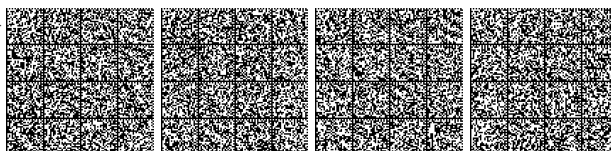
N. 730/2006

Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista

N. 1794/2006

Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

N. 1033/2006

Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo

N. 1032/2006

Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo

N. 219/2007

Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articolo 1, paragrafi 1, 2, 5, 6 e 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1, e allegato

N. 633/2007

Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7, la seconda e la terza frase dell'articolo 8, e allegati da I a IV

N. 1265/2007

Regolamento (CE) n. 1265/2007 della Commissione, del 26 ottobre 2007, che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati I e IV

N. 482/2008

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati I e II

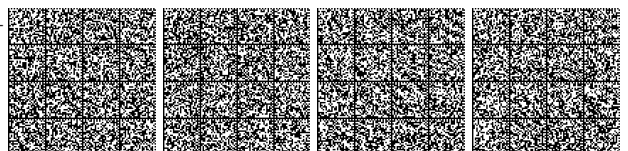
N. 1361/2008

Regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 (tranne l'articolo 1, paragrafo 6), l'Allegato (tranne i punti 11 e 12).

N. 29/2009

Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e VII

N. 30/2009

Regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 2 e allegato

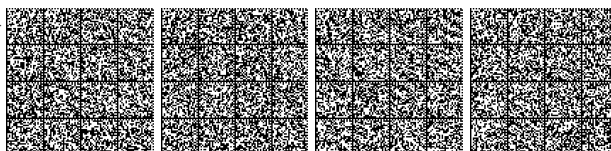
N. 262/2009

Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 13 e allegati I e III

N. 1070/2009

Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 4.

N. 1108/2009

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

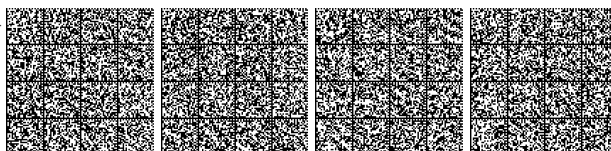
N. 73/2010

Regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo

N. 255/2010

Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo

N. 691/2010

Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea

N. 929/2010

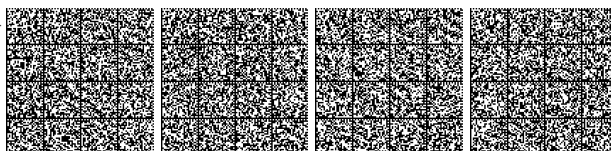
Regolamento (UE) n. 929/2010 della Commissione, del 18 ottobre 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1033/2006 per quanto riguarda le disposizioni ICAO di cui all'articolo 3, punto 1

N. 1191/2010

Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1794/2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

Decisione della Commissione, del 21 febbraio 2011, recante fissazione degli obiettivi prestazionali e delle soglie di allarme a livello dell'Unione europea per la fornitura di servizi di navigazione aerea per il periodo 2012-2014 (2011/121/UE).

N. 176/2011

Regolamento (UE) n. 176/2011 della Commissione, del 24 febbraio 2011, concernente le informazioni da fornire prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo

N. 283/2011

Regolamento (UE) n. 283/2011 della Commissione, del 22 marzo 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 633/2007 per quanto riguarda le disposizioni transitorie di cui all'articolo 7

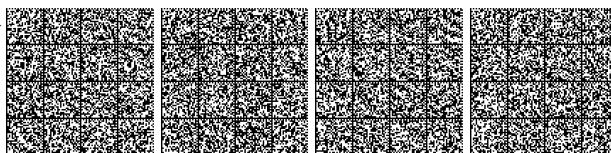
Decisione della Commissione del 20.5.2011 sulle esenzioni ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo

N. 677/2011

Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010

Decisione della Commissione C(2011) 4130 definitiva, del 7 luglio 2011, sulla nomina del gestore di rete per la gestione del traffico aereo (ATM) e le funzioni di rete del Cielo unico europeo

N. 805/2011

Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione, del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

N. 1034/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011 sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e nei servizi di navigazione aerea, che modifica il regolamento (UE) n. 691/2010

N. 1035/2011

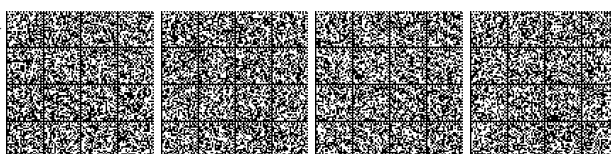
Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011 che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010

C. Sicurezza dell'aviazione civile

N. 3922/91

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

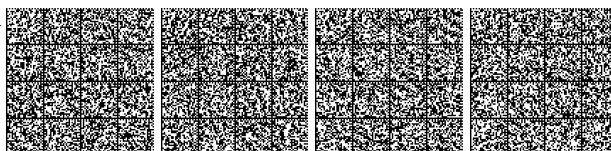
modificata dai seguenti documenti:

– regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione, del 13 novembre 1996, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;

– regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91;

– regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l’armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell’aviazione civile;

– Regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006 , che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

– regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l’armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell’aviazione civile;

– regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, dell'11 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;

– regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10, da 12 a 13, a eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 8, paragrafo 2 (seconda frase), allegati da I a III.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'Unione europea".

N. 216/2008

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 68 ad eccezione dell'articolo 65, dell'articolo 69, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 69, paragrafo 4, degli allegati da I a VI

modificata dai seguenti documenti:

Regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione, del 30 luglio 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3, tranne gli articoli 8 bis, paragrafo 5, 8 ter, paragrafo 6 e 8 quater, paragrafo 10, inseriti dall'articolo 1, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1108/2009, e allegato

N. 996/2010

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati I e II

N. 1321/2007

Regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4

N. 1330/2007

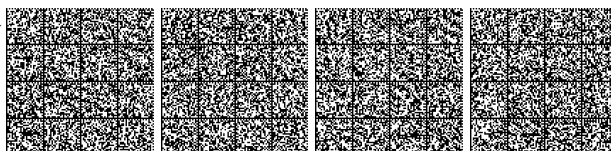
Regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati I e II

N. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

modificata dai seguenti documenti:

– regolamento (CE) n. 381/2005 della Commissione, del 7 marzo 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

- regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto concerne il periodo durante il quale uno Stato membro può emettere approvazioni di durata limitata

- regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto riguarda le regole di attuazione per la certificazione ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze

- regolamento (CE) n. 375/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

- regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione, del 28 marzo 2008, relativo alla proroga del periodo di validità di cui all'articolo 2 quater, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1702/2003

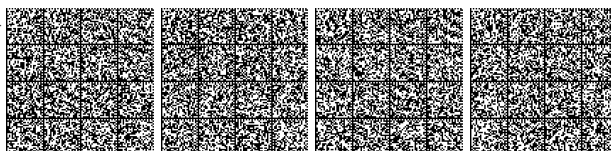
- regolamento (CE) n. 1057/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica l'appendice II dell'allegato del regolamento (CE) n. 1702/2003 concernente il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo AESA 15a)

– regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Nota: Corretto dalle rettifiche al regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 336 del 18.12.2009 e GU L 58 del 9.3.2010, pag. 23)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato. I periodi di transizione di cui al presente regolamento sono stabiliti dal comitato misto.

N. 2042/2003

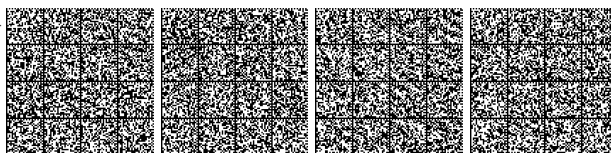
Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull’approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

modificata dai seguenti documenti:

– regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III

– regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

– regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

– regolamento (CE) n. 127/2010 della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV

N. 104/2004

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull’organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato

N. 593/2007

Regolamento (CE) n. 593/2007 della Commissione, del 31 maggio 2007, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall’Agenzia europea per la sicurezza aerea

modificata dai seguenti documenti:

Regolamento (CE) n. 1356/2008 della Commissione, del 23 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 593/2007 relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall’Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12, articolo 14, paragrafo 2 e allegato

N. 736/2006

Regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione, del 16 maggio 2006, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione

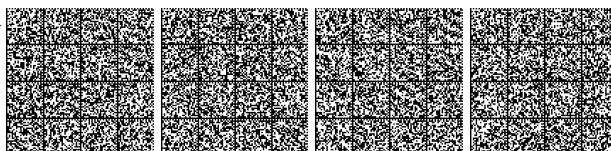
Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18

N. 768/2006

Regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione, del 19 maggio 2006, recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5

N. 2111/2005

Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE

Disposizioni applicabili: articoli 1-13, allegato

Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da A a C

Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati A e B

D. Sicurezza aerea

Regolamento quadro

N. 300/2008

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, articolo 21, allegato

Regolamento integrativo

N. 272/2009

Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

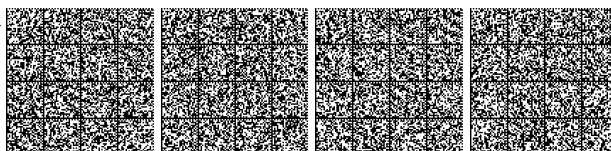
modificata dai seguenti documenti:

– regolamento (UE) n. 720/2011 della Commissione, del 22 luglio 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell’aviazione civile in merito alla graduale introduzione di controlli su liquidi, aerosol e gel negli aeroporti dell’Unione europea

N. 1254/2009

Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell’aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative

N. 18/2010

Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile

Regolamento di applicazione

N. 72/2010

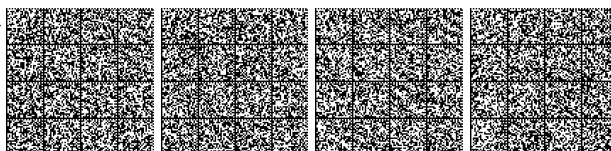
Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile

N. 185/2010

Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

modificata dai seguenti documenti:

– regolamento (UE) n. 357/2010 della Commissione, del 23 aprile 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

– regolamento (UE) n. 358/2010 della Commissione, del 23 aprile 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

- regolamento (UE) n. 573/2010 della Commissione, del 30 giugno 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l’attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell’aviazione civile

- regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione del 3 novembre 2010 recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l’attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell’aviazione civile

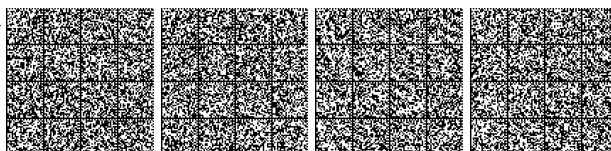
- regolamento (UE) n. 334/2011 della Commissione, del 7 aprile 2011, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l’attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell’aviazione civile

Decisione 2010/774/UE della Commissione, del 13 aprile 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (necessità di conoscere le norme sulla sicurezza dell’aviazione civile)

modificata dai seguenti documenti:

– decisione 2010/2604/UE della Commissione, del 23 aprile 2010, recante modifica della decisione 2010/774/UE della Commissione del 13 aprile 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (protezione delle forniture di LAG e STEB)

– decisione 2010/3572/UE della Commissione, del 30 giugno 2010, recante modifica della decisione 2010/774/UE della Commissione del 13 aprile 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (cani antiesplosivo)

– decisione 2010/9139/UE della Commissione, del 20 dicembre 2010, recante modifica della decisione 2010/774/UE della Commissione del 13 aprile 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (rilevamento di metalli nelle merci)

E. Ambiente

N. 2006/93

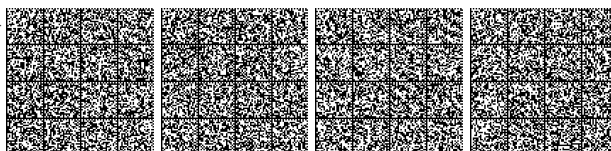
Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II

N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Modificata o adeguata dall'Atto di adesione del 2003 e dall'Atto di adesione del 2005

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e II

N. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, - Dichiarazione della Commissione in sede di comitato di conciliazione sulla direttiva relativa alla valutazione ed alla gestione del rumore ambientale

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e VI

F. Aspetti sociali

N. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers'Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni applicabili: articoli da 2 a 3 e allegato

N. 2003/88

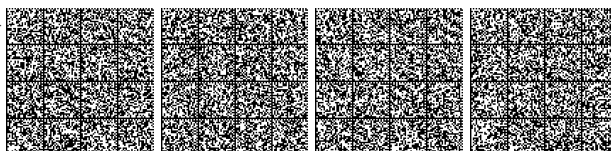
Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, articoli da 21 a 24 e articoli da 26 a 29

G. Protezione dei consumatori

N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10

N. 95/46

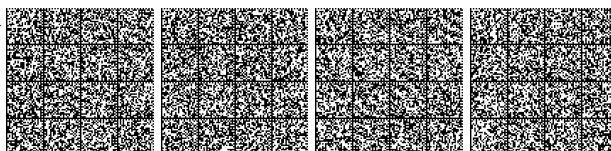
Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34

N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti come modificato da:

– regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17

N. 1107/2006

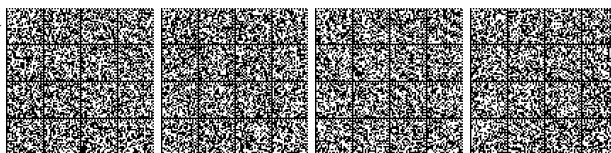
Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati I e II

H. Normativa in altri settori

N. 80/2009

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio

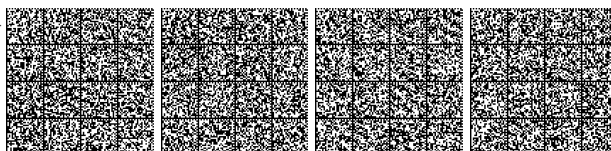
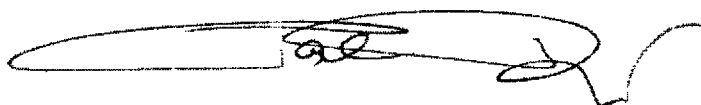
Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18 e allegati I e II

ALLEGATO IV

Elenco degli altri Stati di cui all'articolo 3 e 4 e all'Allegato I

1. La Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);

2. il Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo);

3. il Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);

4. la Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Magyarország részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

Pentru Republica Moldova

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

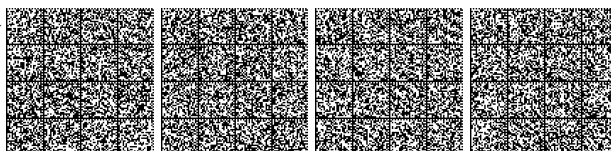
Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

05 -07- 2012

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

J. PIETRAS
Directeur Général

TRANSLATION

ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI

GLI STATI UNITI D'AMERICA ("gli Stati Uniti"),

da un lato;

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e Stati membri dell'Unione europea ("gli Stati membri"),

e

L'UNIONE EUROPEA

d'altro lato;

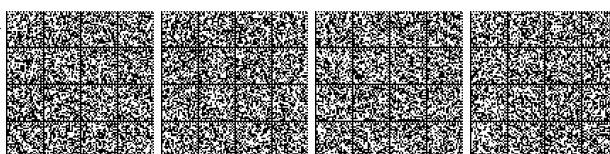
L'ISLANDA,

d'altro lato; e

IL REGNO DI NORVEGIA (la "Norvegia"),

d'altro lato;

DESIDERANDO promuovere un sistema internazionale dell'aviazione basato sulla concorrenza tra compagnie aeree nel mercato, con regolamentazioni e interventi governativi minimi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, in particolare tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

DESIDERANDO permettere alle compagnie aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi competitivi e servizi in mercati aperti;

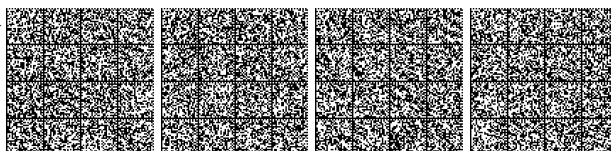
DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle compagnie aeree, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone o dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO ATTO della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica dell'aviazione internazionale;

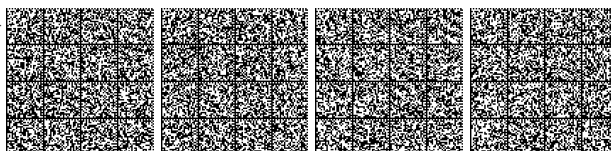
PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

ARTICOLO 1

Definizione

Per "parte" si intendono gli Stati Uniti, l'Unione europea e i suoi Stati membri, l'Islanda o la Norvegia.

ARTICOLO 2

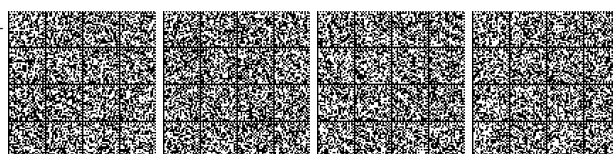
Applicazione dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo e dall'allegato del presente accordo

Le disposizioni dell'accordo sui trasporti aerei firmato dagli Stati Uniti d'America e dalla Comunità europea e dai suoi Stati membri il 25 e il 30 aprile 2007 ("l'accordo sui trasporti aerei"), modificato dal protocollo destinato a modificare l'accordo sui trasporti aerei firmato dagli Stati Uniti d'America e dall'Unione europea e dai suoi Stati membri il 24 giugno 2010 "il protocollo"), incorporate per riferimento, si applicano a tutte le parti del presente accordo, fatto salvo l'allegato del presente accordo. Le disposizioni dell'accordo sui trasporti aerei, modificate dal protocollo, si applicano all'Islanda e alla Norvegia come se fossero Stati membri dell'Unione europea, in modo che l'Islanda e la Norvegia abbiano tutti i diritti e gli obblighi degli Stati membri ai sensi dell'accordo in questione. Gli allegati del presente accordo costituiscono parte integrante del medesimo.

ARTICOLO 3

Denuncia o cessazione dell'applicazione provvisoria

1. Gli Stati Uniti o l'Unione europea e i suoi Stati membri possono in qualsiasi momento notificare per scritto, attraverso i canali diplomatici, alle altre tre parti di avere deciso di denunciare il presente accordo o di mettere fine all'applicazione provvisoria del presente accordo di cui all'articolo 5.

Detto preavviso è trasmesso simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Il presente accordo o l'applicazione provvisoria del presente accordo cessano alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima dello scadere del periodo in questione.

2. L'Islanda o la Norvegia possono in qualsiasi momento notificare per iscritto, attraverso i canali diplomatici, alle altre parti di avere deciso di denunciare il presente accordo o di mettere fine all'applicazione provvisoria del presente accordo di cui all'articolo 5. Detto preavviso è trasmesso simultaneamente all'ICAO. La denuncia o la cessazione dell'applicazione provvisoria entrano in vigore alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico della IATA in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato con l'accordo della parte che ha trasmesso il preavviso scritto, gli Stati Uniti e l'Unione europea e i suoi Stati membri, prima dello scadere del periodo in questione.

3. Gli Stati Uniti o l'Unione europea e i suoi Stati membri possono in qualsiasi momento notificare per iscritto, attraverso i canali diplomatici, all'Islanda o alla Norvegia di avere deciso di denunciare il presente accordo o di mettere fine all'applicazione provvisoria del presente accordo nei confronti dell'Islanda o della Norvegia. Copie del preavviso sono trasmesse simultaneamente alle altre due parti del presente accordo nonché all'ICAO. La denuncia o la cessazione dell'applicazione provvisoria nei confronti dell'Islanda o della Norvegia entrano in vigore alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico della IATA in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato con l'accordo degli Stati Uniti, dell'Unione europea e dei suoi Stati membri e della parte che riceve il preavviso, prima dello scadere del periodo in questione.

4. Per quanto concerne le note diplomatiche di cui al presente articolo, quelle destinate all'Unione europea e ai suoi Stati membri o provenienti da essi sono consegnate all'Unione europea o ricevute da essa, a seconda dei casi.

5. In deroga ad altre eventuali disposizioni del presente articolo, la denuncia dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo comporta la simultanea denuncia del presente accordo.

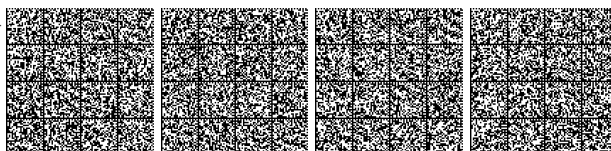
ARTICOLO 4

Registrazione presso l'ICAO

Il presente accordo e tutti i suoi emendamenti devono essere registrati presso l'ICAO dal segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea.

ARTICOLO 5

Applicazione provvisoria

In attesa della sua entrata in vigore, le parti convengono di applicare in via provvisoria il presente accordo, nella misura consentita dal diritto nazionale applicabile, a decorrere dalla data della firma. Se l'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, è denunciato ai sensi dell'articolo 23 dello stesso o se cessa la sua applicazione provvisoria ai sensi dell'articolo 25 di tale accordo, o l'applicazione provvisoria del protocollo ai sensi dell'articolo 9 del protocollo, l'applicazione provvisoria del presente accordo cessa nello stesso momento.

ARTICOLO 6

Entrata in vigore

Il presente accordo entra in vigore all'ultima delle seguenti date:

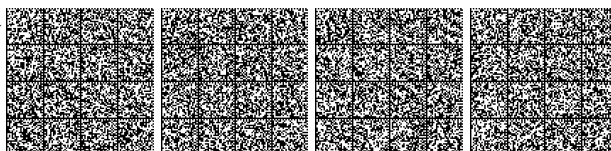
1. la data di entrata in vigore dell'accordo sui trasporti aerei,

2. la data di entrata in vigore del protocollo, e

3. un mese dopo la data dell'ultima nota dello scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

Ai fini dello scambio delle note diplomatiche in oggetto, le note diplomatiche dirette all'Unione europea e ai suoi Stati membri o provenienti da essi sono consegnate all'Unione europea o ricevute da essa, a seconda dei casi. La nota o le note diplomatiche dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contengono la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

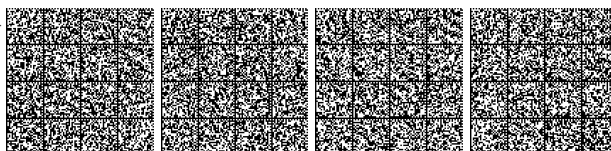
IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Lussemburgo e Oslo, in quadruplice esemplare, rispettivamente il 16 e il 21 giugno 2011.

ALLEGATO

Disposizioni specifiche in relazione all'Islanda e alla Norvegia

disposizioni dell'accordo sui trasporti aerei, modificate dal protocollo, modificate come segue, si licano a tutte le parti del presente accordo. Le disposizioni dell'accordo sui trasporti aerei, dificate dal protocollo, si applicano all'Islanda e alla Norvegia come se fossero Stati membri l'Unione europea, in modo che l'Islanda e la Norvegia abbiano tutti i diritti e gli obblighi degli ti membri ai sensi dell'accordo in questione, con riserva di quanto segue:

L'articolo 1, paragrafo 9, dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, recita quanto segue:

""territorio", nel caso degli Stati Uniti, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la loro sovranità o giurisdizione e, nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale cui si applica l'accordo sullo Spazio economico europeo e alle condizioni sancite da tale accordo e da ogni strumento che dovesse succedergli, ad eccezione delle aree territoriali e delle acque interne sotto la sovranità o la giurisdizione del principato del Liechtenstein; resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure dell'Unione europea in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006; e"

2. gli articoli da 23 a 26 dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, non si applicano all'Islanda e alla Norvegia.

3. Gli articoli 9 e 10 del protocollo non si applicano all'Islanda e alla Norvegia.

4. All'allegato 1, sezione 1, dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, sono aggiunte le lettere seguenti:

"w) Islanda: accordo sui trasporti aerei, firmato a Washington il 14 giugno 1995; modificato il 1° marzo 2002 mediante scambio di note; modificato il 14 agosto 2006 e il 9 marzo 2007, mediante scambio di note;

x) Regno di Norvegia: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo effettuato mediante scambio di note a Washington il 6 ottobre 1945; modificato il 6 agosto 1954 mediante scambio di note; modificato il 16 giugno 1995 mediante scambio di note."

La sezione 2 dell'allegato 1 dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, è modificata come segue:

"In deroga alla sezione 1 del presente allegato, per le zone che non rientrano nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 1 del presente accordo, gli accordi di cui alle lettere e) (Danimarca - Stati Uniti), g) (Francia - Stati Uniti), v) (Regno Unito - Stati Uniti) e x) (Norvegia - Stati Uniti) della suddetta sezione continuano ad applicarsi in conformità delle rispettive disposizioni."

La sezione 3 dell'allegato 1 dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, recita quanto segue:

"In deroga all'articolo 3 del presente accordo, le compagnie aeree statunitensi non sono autorizzate a prestare servizi di trasporto tutto-merci che non facciano parte di un servizio che serve gli Stati Uniti, con partenza o destinazione da punti situati negli Stati membri, ad eccezione delle destinazioni o delle partenze da punti situati nella Repubblica ceca, nella Repubblica francese, nella Repubblica federale di Germania, nel Granducato di Lussemburgo, a Malta, nella Repubblica di Polonia, nella Repubblica del Portogallo, nella Repubblica slovacca, in Islanda e nel Regno di Norvegia."

7. All'articolo 3 dell'allegato 2 dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, è aggiunta la frase seguente:

"Per l'Islanda e la Norvegia il termine comprende, tra l'altro, gli articoli 53, 54 e 55 dell'accordo sullo Spazio economico europeo e i regolamenti dell'Unione europea attuativi degli articoli 101, 102 e 105 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea integrati nell'accordo sullo Spazio economico europeo, nonché ogni loro successiva modifica."

8. L'articolo 21, paragrafo 4, dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, si applica all'Islanda e alla Norvegia nella misura in cui le disposizioni legislative e regolamentari pertinenti dell'Unione europea sono integrate nell'accordo sullo Spazio economico europeo, conformemente agli adeguamenti ivi stabiliti. L'Islanda o la Norvegia possono valersi dei diritti previsti dall'articolo 21, paragrafo 4, lettere a) e b), dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, solo se riguardo all'imposizione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore l'Islanda o la Norvegia rispettivamente sono soggette, a norma delle disposizioni legislative e regolamentari pertinenti dell'Unione europea integrate nell'accordo sullo Spazio economico europeo, a una supervisione paragonabile a quella di cui all'articolo 21, paragrafo 4, dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo.

DICHIARAZIONE COMUNE

I rappresentanti degli Stati Uniti d'America, l'Unione europea e i suoi Stati membri, l'Islanda e il Regno di Norvegia hanno confermato che il testo dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, l'Unione europea e i suoi Stati membri dall'altro, l'Islanda, da un lato, e il Regno di Norvegia dall'altro ("l'accordo") deve essere autenticato in altre lingue, secondo le modalità previste, sia mediante uno scambio di lettere prima della sua firma, sia con decisione del comitato misto dopo la firma.

La presente dichiarazione comune costituisce parte integrante dell'accordo.

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-original ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-
eraal van de Raad te Brussel.
yższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
to que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
l anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la
lles.
ádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
hesedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
leva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
ende text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

len

27 JUIL. 2011

ералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Secretario General del Consejo de la Unión Europea
erálního tajemníka Rady Evropské unie
eralsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Secretary-General of the Council of the European Union
ecrétaire général du Conseil de l'Union européenne
etario Generale del Consiglio dell'Unione europea
avienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
ajungos Tarybos generaliniam sekretoriui
Unió Tanácsának főtitkára nevében
tarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
retaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
kretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
o-Geral do Conselho da União Europeia
rul General al Consiliului Uniunii Europene
tajomníka Rady Európskej únie
sekretarja Sveta Evropske unije
oston pääsihteerin puolesta
Europeiska unionens råd

CONSILIUM

A. BOIXAREU-CARRERA
Directeur Général

ACCORDO ADDIZIONALE
FRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
L'ISLANDA, D'ALTRO LATO, E IL REGNO DI NORVEGIA, D'ALTRO LATO,
RIGUARDANTE L'APPLICAZIONE DELL'ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI FRA
GLI STATI UNITI D'AMERICA, DA UN LATO, L'UNIONE EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI, D'ALTRO LATO, L'ISLANDA,
D'ALTRO LATO, E IL REGNO DI NORVEGIA, D'ALTRO LATO

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e Stati membri dell'Unione europea ("gli Stati membri"),

e

L'UNIONE EUROPEA

da un lato;

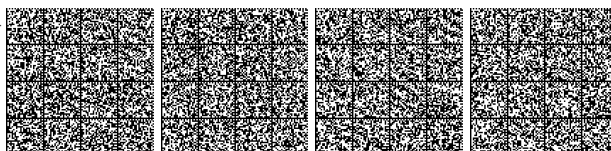
L'ISLANDA,

d'altro lato;

e

IL REGNO DI NORVEGIA (la "Norvegia"),

d'altro lato;

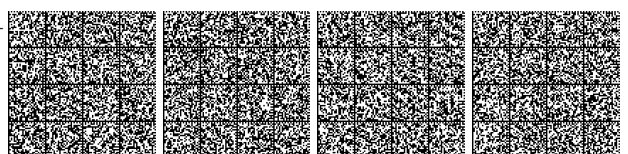
RILEVANDO che la Commissione europea ha negoziato, a nome dell'Unione europea e degli Stati membri, un accordo sui trasporti aerei con gli Stati Uniti d'America conformemente alla decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare i negoziati,

RILEVANDO che l'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea e i suoi Stati membri ("l'accordo sui trasporti aerei") è stato siglato il 2 marzo 2007, firmato a Bruxelles il 25 aprile 2007 e a Washington D.C. il 30 aprile 2007 e applicato in via provvisoria dal 30 marzo 2008,

RILEVANDO che l'accordo sui trasporti aerei è stato modificato dal protocollo destinato a modificare l'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea e i suoi Stati membri ("il protocollo"), siglato il 25 marzo 2010 e firmato a Lussemburgo il 24 giugno 2010,

RILEVANDO che l'Islanda e la Norvegia, membri a pieno titolo del mercato unico europeo dell'aviazione mediante l'accordo sullo Spazio economico europeo, hanno aderito all'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo mediante un accordo tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, l'Unione europea e i suoi Stati membri, d'altro lato, l'Islanda, d'altro lato, e il Regno di Norvegia, d'altro lato ("l'accordo"), alla stessa data, che integra l'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo,

RICONOSCENDO che è necessario fissare le opportune procedure per decidere, se necessario, come adottare i provvedimenti ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo,

RICONOSCENDO che è inoltre necessario fissare le opportune procedure per la partecipazione dell'Islanda e della Norvegia al comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 18 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo e nelle procedure di arbitrato di cui all'articolo 19 dell'accordo sul trasporto aereo modificato dal protocollo. Queste procedure dovrebbero garantire la cooperazione, il flusso di informazioni e la consultazione necessari prima delle riunioni del comitato misto, nonché l'attuazione di determinate disposizioni dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo, comprese quelle relative alla sicurezza, alla protezione, alla concessione e alla revoca dei diritti di traffico e agli aiuti pubblici,

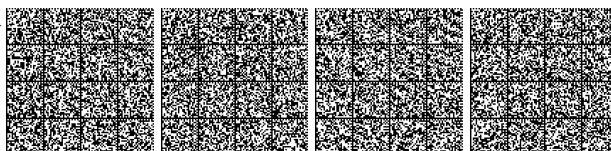
HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

ARTICOLO 1

Comunicazione

Se l'Unione europea e i suoi Stati membri decidono di denunciare l'accordo ai sensi dell'articolo 3 dello stesso o di interromperne l'applicazione provvisoria, o di ritirare le notifiche a tal fine, prima di dare preavviso scritto agli Stati Uniti d'America mediante i canali diplomatici, la Commissione ne informa immediatamente l'Islanda e la Norvegia. Allo stesso modo, l'Islanda e/o la Norvegia informano immediatamente la Commissione in merito a una decisione analoga.

ARTICOLO 2

Sospensione dei diritti di traffico

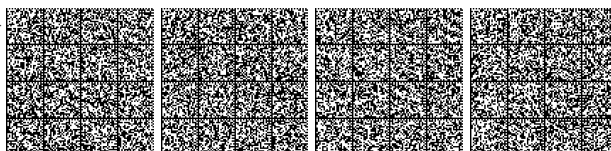
La decisione di non consentire alle compagnie aeree dell'altra parte l'utilizzo di frequenze supplementari o l'accesso a nuovi mercati ai sensi dell'accordo e di notificarlo agli Stati Uniti d'America o convenire la revoca di tale decisione, presa a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, è adottata, a nome dell'Unione europea e degli Stati membri, dal Consiglio che delibera all'unanimità a norma delle disposizioni pertinenti del trattato, e dall'Islanda e dalla Norvegia. Il presidente del Consiglio, agendo a nome dell'Unione europea e degli Stati membri, dell'Islanda e della Norvegia notifica agli Stati Uniti d'America questa decisione.

ARTICOLO 3

Comitato misto

1. L'Unione europea, gli Stati membri, l'Islanda e la Norvegia sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 18 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo, da rappresentanti della Commissione, degli Stati membri, dell'Islanda e della Norvegia.

2. La posizione dell'Unione europea, degli Stati membri, dell'Islanda e della Norvegia in seno al comitato misto è presentata dalla Commissione, tranne per i settori nell'UE che sono di esclusiva competenza degli Stati membri, nel qual caso è presentata dalla presidenza del Consiglio o dalla Commissione, dall'Islanda e dalla Norvegia, ove opportuno.

3. La posizione che l'Islanda e la Norvegia devono adottare, in seno al comitato misto, sulle questioni che rientrano nell'ambito degli articoli 14 o 20 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo o su questioni che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici, è adottata dalla Commissione d'intesa con l'Islanda e la Norvegia.

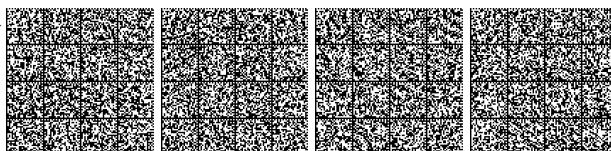
4. Per le altre decisioni in seno al comitato misto riguardanti questioni che rientrano nell'ambito di regolamenti e direttive recepiti dall'accordo sullo Spazio economico europeo, la posizione che l'Islanda e la Norvegia devono adottare è definita dall'Islanda e dalla Norvegia su proposta della Commissione.

5. Per le altre decisioni in seno al comitato misto riguardanti questioni che non rientrano nell'ambito di regolamenti e direttive recepiti dall'accordo sullo Spazio economico europeo, la posizione che l'Islanda e la Norvegia devono adottare è definita dall'Islanda e dalla Norvegia d'intesa con la Commissione.

6. La Commissione adotta opportuni provvedimenti per assicurare la piena partecipazione dell'Islanda e della Norvegia alle riunioni di coordinamento, consultazione ed elaborazione di decisioni con gli Stati membri e l'accesso alle formazioni pertinenti in preparazione delle riunioni del comitato misto.

ARTICOLO 4

Arbitrato

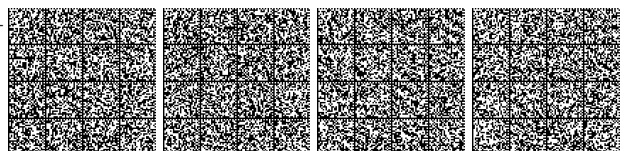
1. La Commissione rappresenta l'Unione europea, gli Stati membri, l'Islanda e la Norvegia nelle procedure di arbitrato di cui all'articolo 19 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo.

2. Qualora opportuno, la Commissione adotta le misure necessarie per assicurare la partecipazione dell'Islanda e della Norvegia alla preparazione e al coordinamento delle procedure di arbitrato.

3. Se il Consiglio decide di sospendere i vantaggi a norma dell'articolo 19, paragrafo 7, dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo, la decisione è notificata all'Islanda e alla Norvegia. Allo stesso modo, l'Islanda e/o la Norvegia informano immediatamente la Commissione in merito a una simile decisione.

4. Ogni altra misura appropriata da adottare a norma dell'articolo 19 dell'accordo sui trasporti aerei su materie che all'interno dell'UE sono di competenza dell'Unione è decisa dalla Commissione, assistita da un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri, nominati dal Consiglio, dell'Islanda e della Norvegia.

ARTICOLO 5

Scambio di informazioni

1. L'Islanda e la Norvegia informano immediatamente la Commissione di ogni eventuale decisione di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di una compagnia aerea degli Stati Uniti d'America adottata a norma degli articoli 4 o 5 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo. Allo stesso modo, la Commissione informa immediatamente l'Islanda e la Norvegia di ogni eventuale simile decisione adottata dagli Stati membri.

2. L'Islanda e la Norvegia informano immediatamente la Commissione in merito a eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 8 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo. Allo stesso modo, la Commissione informa immediatamente l'Islanda e la Norvegia di ogni eventuale domanda o notifica presentata o ricevuta dagli Stati membri.

3. L'Islanda e la Norvegia informano immediatamente la Commissione in merito a eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 9 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo. Allo stesso modo, la Commissione informa immediatamente l'Islanda e la Norvegia di ogni eventuale domanda o notifica presentata o ricevuta dagli Stati membri.

ARTICOLO 6

Sovvenzioni e aiuti pubblici

1. Se l'Islanda o la Norvegia ritengono che una sovvenzione o un aiuto pubblico in preparazione o già erogato da un soggetto statale nel territorio degli Stati Uniti d'America possa avere sulla concorrenza gli effetti negativi di cui all'articolo 14, paragrafo 2, dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo, sottopone la questione all'attenzione della Commissione. Se uno Stato membro ha sottoposto una questione simile all'attenzione della Commissione, quest'ultima, analogamente, sottopone la questione all'attenzione dell'Islanda e della Norvegia.

2. La Commissione, l'Islanda e la Norvegia possono contattare il soggetto interessato o chiedere una riunione del comitato misto istituito a norma dell'articolo 18 dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo.

3. La Commissione, l'Islanda e la Norvegia si informano prontamente a vicenda quando sono contattati dagli Stati Uniti d'America a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo.

ARTICOLO 7

Denuncia o cessazione dell'applicazione provvisoria

1. Ciascuna parte può in qualsiasi momento notificare per iscritto, attraverso i canali diplomatici, alle altre parti di aver deciso di denunciare il presente accordo addizionale o di porre fine alla relativa applicazione provvisoria. Il presente accordo addizionale termina o cessa di essere applicato in via provvisoria alla mezzanotte GMT sei mesi dopo il giorno della notifica scritta della denuncia o della interruzione dell'applicazione provvisoria, a meno che la notifica non sia ritirata con l'accordo delle parti prima dello scadere del periodo in questione.

2. In deroga ad altre eventuali disposizioni di cui al presente articolo, qualora l'accordo sia denunciato o la relativa applicazione provvisoria sia interrotta, il presente accordo addizionale è denunciato simultaneamente o cessa di essere applicato in via provvisoria.

ARTICOLO 8

Applicazione provvisoria

In attesa dell'entrata in vigore ai sensi dell'articolo 9, le parti convengono di applicare in via provvisoria il presente accordo addizionale nella misura consentita dal diritto nazionale applicabile dalla data della firma del presente accordo addizionale o dalla data di cui all'articolo 5 dell'accordo.

ARTICOLO 9

Entrata in vigore

Il presente accordo addizionale entra in vigore alla data posteriore fra le due date seguenti: a) un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore, oppure b) alla data dell'entrata in vigore dell'accordo, se quest'ultima è successiva.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, essendo debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente accordo addizionale.

Fatto a Lussemburgo e Oslo, in triplice copia, rispettivamente il 16 e il 21 giugno 2011, in lingua bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, islandese, italiana, lettone, lituana, maltese, norvegese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, ciascun testo facente ugualmente fede.

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas.
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì,
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

27-07-2011

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

A. BOIXAREU-CARRERA
Directeur Général

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 2714):

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (Matteo Renzi), dal Ministro degli affari esteri e cooperazione internazionale (Federica Mogherini) e dal Ministro delle infrastrutture e trasporti (Maurizio Lupi) (Governo Renzi-I) in data 10 novembre 2014.

Assegnato alla III Commissione permanente (Affari esteri e comunitari), in sede referente, il 19 gennaio 2015 con pareri delle Commissioni I (Aff. costituzionali), II (Giustizia), V (Bilancio), VI (Finanze), VIII (Ambiente), X (Att. produttive), XI (Lavoro), XIV (Pol. Unione europea).

Esaminato dalla III Commissione permanente (Affari esteri e comunitari), in sede referente, in data 25 gennaio 2017 e 9 marzo 2017.

Esaminato in Aula il 3 aprile 2017 ed approvato il 2 maggio 2017.

Senato della Repubblica (atto n. 2807):

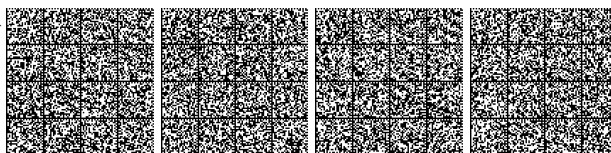
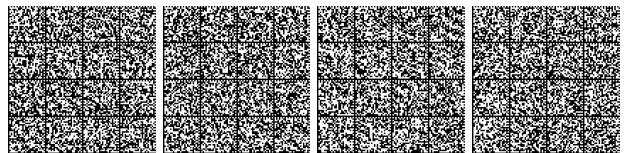
Assegnato alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 9 maggio 2017 con pareri delle Commissioni 1ª (Aff. costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 8ª (Lavori pubblici), 10ª (Industria), 11ª (Lavoro), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea).

Esaminato dalla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 31 maggio 2017 e 21 giugno 2017.

Esaminato in Aula ed approvato definitivamente il 4 ottobre 2017.

17G00165

Adele Verde, *redattore* Delia Chiara, *vice redattore*

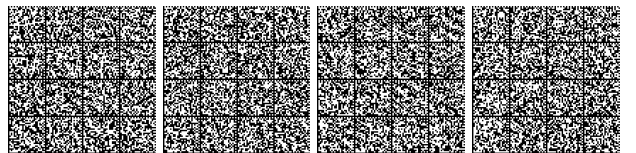
(WI-GU-2017-SOL-014) Roma, 2017 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.
Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.